التأمين البحري

(في القوانين : المصري - الفرنسي - الإنجليزي - اللبناني - الكويتي - السعودي
الأردني - الليبي - القطري - البحريني - العماني)

الأستاذ الدكتور
مصطفى كمال طه
أستاذ القانون التجاري والبحري
بحقوق الإسكندرية وبيروت العربية
عميد كلية الحقوق بجامعتي
الإسكندرية وبيروت العربية سابقاً

الأستاذ
وائل أنور بندق
ماجيستير في القانون
عضو الجمعية المصرية للقانون الدولي
عضو الجمعية المصرية للإقتصاد
السياسي والإحصاء والتشريع



٠٠٢٠١٠٣٧٣٨٨٢٢

التأميـــن البحـــرى

(فى القوانين : المصرى، الفرنسى، الإنجليزى، اللبنانى، الكويتى، السعودى، الأردنى، الليبى، القطرى، البحرينى، العمانى)

الأستاذ الدكتور

مصطفى كمال طه

أستاذ القانون التجارى والبحرى
بحقوق الإسكندرية وبيروت العربية
عميد كلية الحقوق بجامعتى
الإسكندرية وبيروت العربية سابقاً

الأستـــاذ

وائل أنور بندق

ماجستير فى القانون
عضو الجمعية المصرية للقانون الدولى
عضو الجمعية المصرية للاقتصاد
السياسى والإحصاء والتشريع

الطبعة الأولى

2012

الناشر

مكتبة الوفاء القانونيـة

محمول: 0020103738822 الإسكندرية

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ ..الآية﴾ .

[سورة المائدة جزء من الآية رقم ١].

﴿ وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَى عَالِمِ الغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُم بِمَا كُنتُمْ تَعْمَلُونَ﴾.

[سورة التوبة الآية رقم ١٠٥].

﴿ إِنَّا عَرَضْنَا الأَمَانَةَ عَلَى السَّمَوَاتِ وَالأَرْضِ وَالْجِبَالِ فَأَبَيْنَ أَن يَحْمِلْنَهَا وَأَشْفَقْنَ مِنْهَا وَحَمَلَهَا الإِنسَانُ إِنَّهُ كَانَ ظَلُوماً جَهُولاً ﴾.

[سورة الأحزاب الآية رقم ٧٢].

صدق الله العظيم

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

١ـ أهمية التأمين البحري :

يشغل التأمين البحري مركزاً بالغ الأهمية في القانون البحري فمن القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها إبتغاء الأمن والضمان ، حتى أضحت كل العلاقات القانونية البحرية تسوي في نهاية الأمر بين المؤمنين بل أن بعض الحوادث البحرية كالتصادم والمساعدة البحرية التي تقع بين سفن مملوكة لمالك واحد تسوي بين المؤمنين كما لو كانت كل سفينة مملوكة لمالك مختلف .

وليس من المغالاة القول بأن التأمين البحري هو عصب التجارة البحرية وسبب نموها وإزدهارها إذا جذب إليها رؤوس الأموال التي ما كان يمكن أن تقدم على التعرض لأخطار البحر لولا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين لأصحاب السفن والبضائع . وبفضل هذه الطمأنينة أخذت البنوك تفتح الإعتمادات المستندية لتمويل المبادلات الدولية بضمان البضائع المنقولة بطريق البحر ، نظراً لما يقدمه التأمين على البضائع من ضمان فعال للبنك ضد مخاطر النقل البحري .

هذا إلى أن التأمين البحري له طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى . وقد خضع لتغيرات متلاحقة وفقاً للتغير الذي طرأ على الملاحة والتجارة البحرية

وإذا كان التأمين البحري إختيارياً لمالك السفينة أن يقوم به أو لا يقوم على حسب ما يتراءى له إلا أنه إجباري في أحيان أخرى مثل التأمين بشأن السفن الذرية والتأمين من أضرار التلوث البحري بالزيت .

ومن هنا كانت دراسة التأمين البحري دراسة متعمقة مقارنة أمراً لا تخفى أهميته لا من الناحية الفقهية فحسب ، بل من الناحية العملية التطبيقية كذلك .

ويلاحظ أننا نفضل إستعمال إصطلاح (التأمين) لذيوع إستخدامه في مصر والبلاد العربية الأخرى ، بدلاً من إصطلاح (الضمان) الذي يأخذ به القانون اللبناني والليبي بدلاً من إصطلاح (السيكورتاه) والذي كان يستعمله القانون البحري المصري القديم وما زال يستعمله القانون السعودي ولابد من الإشارة هنا إلى أن إختلاف وتعدد المصطلحات القانونية في البلاد العربية قد أدى إلى الخلط واللبس وسوء الفهم ، ويزيد من هوة الخلاف بين التشريعات ولا مبرر مطلقاً لإختلاف المصطلحات القانونية في بلاد تتكلم لغة واحدة ومن اجل ذلك كانت الحاجة ماسة إلى توحيد المصطلحات القانونية المختلفة في البلاد العربية [1] .

٢- تاريخ التأمين البحري [2] :

والتأمين البحري هو أقدم أنواع التأمين ، إذا سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد نظراً للمخاطرة الجسيمة التي تكتنف الملاحة البحرية .

ولم تكن نشأة التأمين البحري طفرة واحدة بل كانت ثمرة لتطور طويل إذا يرجع التأمين البحري في نشأته إلى نظام القرضِ البحري أو قرض المخاطرة الجسيمة bottomry -foenus nauticum الذي عرفته الشعوب القديمة . ويتحصل هذا النظام في أن شخصاً يقرض مجهز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود ، حتى إذا أنتهت الرحلة البحرية بسلام إستوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة . أما إذا لم تنجح الرحلة ، ولم تصل السفينة

---

(1) أنظر الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه ، مجالات التوحيد بين القوانين العربية بحث مقدم للندوة الثانية لعمداء كليات الحقوق والقانون بالجامعات العربية المنعقدة بجامعة بغداد (٢٤ -٣٠ مارس ١٩٧٤)

(2) راجع في تاريخ التأمين البحري :

Masson , origins de l,assurance maritime, 1925>

Brunette,developpement historique de l,assurance maritime ,1927.

Thrnnery,the origin and early history of insurance .london ,1926 .

والبضائع أعفى المقترض من رد ما أقترضه . وتعرفه المادة ٢٨٢ من قانون التجارة البحرية اللبناني بما يأتي : عقد الإستقراض الجزافي هو عقد يقرض به مبلغ بضمانة السفينة أو الحمولة على أن يضيع القرض على المقرض إذا هلكت الأشياء المخصصة بالدين بحادثة بحرية قاهرة وأن يرد له القرض مع الفائدة البحرية أو الفائدة المتفق عليها ولو تخطى مقداراها الحد القانوني إذا وصلت هذه الأشياء سالمة .

ويقترب قرض المخاطرة الجسيمة كثيراً من التأمين . فالمقرض يقوم في الواقع بدور المؤمن إذا هو يدفع تعويض التأمين مقدماً في صورة قرض ثم يستوفيه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط إذا نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر . أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقترض (ولا يلزم بدفع فائدة عنه) مثله في ذلك مثل المستأمن الذي يحصل من المؤمن على تعويض الخسارة التي لحقته .

وبذلك أدى القرض البحري وظيفة التأمين من أخطار الرحلة البحرية . ولا يفترق القرض عن التأمين في هذا الصدد إلا في أن المؤمن لا يدفع تعويض التأمين إلا إذا تحقق الخطر ، بينما يدفع المقرض مبلغ القرض مقدماً وإن كان يستوفيه عند عدم تحقق الخطر . كما أن القسط في عقد التأمين يجب دفعه سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق مادام الشئ المؤمن عليه قد تعرض للخطر ، بينما لا تدفع الفائدة في عقد القرض إلا عند عدم تحقق الخطر .

ولم يتميز التأمين البحري عن قرض المخاطرة الجسيمة ولم يبرز كنظام مستقل عنه لإنه في بداية القرن الرابع عشر حين ازدهرت التجارة البحرية في المدن التي تقع في شمال إيطاليا وبخاصة في جنوا وبيزا وفلورنسا على يد سكانها المعروفين باللومبارد . وذلك بأن حل مبلغ التأمين محل مبلغ القرض وصار لا يدفع إلا عند تحقق الخطر ، وحل قسط التأمين محل الفائدة في عقد القرض وصار يدفع في كل الأحوال وليس فقط في حالة سلامة الوصول .

وكان يعاصر اللومبارد تجار مدن الهانزا التي تقع في شمال ألمانيا وعلى رأسها هامبورج ولوبيك . وقد مارسوا التأمين البحري في نفس الوقت الذي كان يمارسه فيه اللومبارد .

وبسبب الحروب والغزوات التي اجتاحت إيطاليا الشمالية نزح عدد كبير من التجار اللومبارد إلى انجلترا حيث استوطنوا ومارسوا التأمين البحري لا سيما في لندن التي لا يزال أحد شوارعها يعرف بإسم شارع اللومبارد . وفي سنة ١٦٨٧ أفتتح أدورد لويد مقهى اللويدز Lioyd,s الشهير في لندن ليلتقي فيه المشتغلون بالأعمال البحرية من شحن البضائع وبيع السفن والتأمين البحري . وتطور هذا المقهى حتى صار مؤسسة اللويدز أهم مركز للتأمين البحري في العالم . وتتألف جماعة اللويدز من مكتتبي التأمين (المؤمنين) underwriters ، ومن سماسرة التأمين Brokers . وفي سنة ١٨٧١ صدر قانون اعتبرت اللويدز بمقتضاه هيئة ذات شخصية قانونية . واللويدز ليست شركة تمارس التأمين ولكنها جماعة يقوم نظامها على أساس المسئولية الشخصية لكل من المكتتبين كما أن لجماعة اللويدز وكلاء في أنحاء العالم لجمع المعلومات عن السفن وشحناتها وما يصيبها من خسارة ، ولا يمكن التعامل مع أعضاء اللويدز إلا عن طريق سماسرة اللويدز الذين يعتبرون بمثابة وكلاء عن المستأمنين . بمعنى أن التأمين لا يعقد مع جماعة اللويدز بل مع المكتتبين .

٣ـ تطور فكرة التأمين :

كان التأمين في صورته الأولى يتولاه المؤمنون الأفراد ، وكان بالنسبة إليهم نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عائق المستأمن إلى عائق المؤمن . فإذا تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة . أما إذا لم يتحقق أصاب المؤن مغنماً كبيراً .

بيد أن هذه الفكرة تغيرت في العصر الحديث بقيام شركات التأمين التي تبرم

عددا كبيراً من العقود ، وحلت محلها فكرى أخرى هي توزيع الخطر . فـإذا كان التأمين قد ظل من الوجهة القانونية وبالنسبة إلى المستأمن عقداً إحتمالياً ، فإنه لم يعد كذلك من الوجهة الإقتصادية وبالنسبة إلى المستأمن عقداً إحتمالياً ، فإنه لم يعد كذلك من الوجهة الإقتصادية وبالنسبة إلى المؤمن الذي يقدر بفضل الإحصاءات وحساب الإحتمالات عدد المخاطر التي يتعرض لتغطيتها سنوياً ، ويقدر تبعاً التعويضات التي يلتزم بدفعها . ويضيف إليها مبلغاً يمثل النفقـات العامة والربح وما يلزم لتكوين إحتياطي لمواجهة تجاوز عدد المخاطر . ثـم يقوم بتوزيع مجموع هذا المبلغ على المخاطر المختلفة في صورة قسط التأمين الذي يدفعه المستأمن .

ومن هنا يتبين كيف أن التأمين في الوقت الحاضر لم يعد نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن ، بل أضحى نظاماً يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الأضرار على من يستهدفون للمخاطر .

ولم يقف الأمر عند توزيع المخاطر على المستأمنين داخل كل شركة تشتغل بالتأمين ، بل وجدت الشركات في نظام إعادة التأمين ما يسمح لهـا بتوزيـع المخاطر فيما بينها , ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلي ، بل امتد إلى النظام الدولي حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين ويلاحظ في هذا الصدد الدور الخاص لشركات إعادة التأمين الإنجليزية التي يمتد نشاطها إلى العالم البحري ويعد عنصراً هاماً لتحسين ميزان المدفوعات الإنجليزي .

٤ـ السمات الأساسية للتأمين البحري :

ينبغي علينا قبل دراسة التأمين البحري أن نبرز أهم السمات الجوهرية التي تميزه :

١- فالتأمين البحري أقدم أنواع التأمين ظهر في القرن الرابع عـشر فـي الحوض الغربي قد عرف ذيوعاً وإنتشاراً منذ القرن التاسع عشر إلا أنه لـم

يصل بعد إلا إلى تغطية جانب ضئيل من الأضرار البرية، أما التأمين البحري فيكاد يغطي كافة الأخطار البحرية، يكون مؤمناً عليها من المخاطر البحرية إبتغاء الأمن والضمان ، بحيث أضحى المؤمنون هم الذين يتحملون عبء المخاطر البحرية في نهاية الأمر .

وتأسيساً على ذلك يكون ثمة محل لتسوية الحقوق والإلتزامات الناشئة عن الحوادث والأخطار البحرية ، ولو كانت الأشياء التي أصيبت بالضرر والأشياء التي أحدثت الضرر مملوكة لشخص واحد ، أي أن التسوية تتم كما لو قامت العلاقة القانونية ناشئة بين شخصين مختلفين .

وعلى هذا تسوى المسئولية الناشئة عن التصادم ولو كانت السفينتان الداخلتان في التصادم مملوكتين لشخص واحد ، كما تستحق مكافأة المساعدة البحرية ولو كانت الفينة التي قدمت المساعدة والسفينة التي قدمت إليها المساعدة مملوكتين لشخص واحد .

وثمة محل لتسوية الخسائر البحرية المشتركة ولو كانت البضاعة مملوكة لمجهز السفينة .

٢- عقد التأمين البحري يتلازم بوجه عام في مجال التجارة الدولية مع عقدين آخرين هما عقد النقل البحري وعقد البيع البحري ، وهذه العقود الثلاثة وإن كانت منفصلة من حيث إختلاف الأطراف الموقعة عليها ، إلا أنها مترابطة متكاملة ولا يمكن أن نتصور أية عملية بيع دولية دون ان تتم داخل هذا الإطار القانوني الثلاثي متعدد الجوانب .

٣- والتأمين البحري لم يعد يقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمنين إلى المؤمن كما كان الحال في القدم ، بل أضحى نظاماً يقوم على توزيع الأخطار بين المستأمنين ، ولم يقف الأمر عند توزيع الأخطار داخل كل شركة تشتغل بالتأمين بل وجدت الشركات في نظام إعادة التأمين ما يسمح بتوزيع المخاطر فيما بينها ، ولا يقتصر ذلك على النطاق المحلي بل أمتد إلى النطاق الدولي

حيث توجد شركات عالمية لإعادة التأمين ، ويلاحظ في هذا الصدد الدور الخاص لشركات إعادة التأمين الإنجليزية التي يمتد نشاطها إلى العالم البحري ، وهذا التفتيت في المخاطر هو أحد السمات البارزة للتأمين البحري الحديث .

٤- وهناك سمة بارزة أخرى للتأمين البحري وهي أن النصوص القانونية المتعلقة به هي أحكام تفسيرية مكملة لإرادة المتعاقدين في الأصل بحيث يجوز الإتفاق على مخالفتها ، وذلك فيما عدا بعض الأحكام الآمرة المتعلقة بالنظام العام .

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحري تفسيرية في معظمها فقد هيأ ذلك السبيل لإستبعادها وإحلال قواعد أخرى أكثر ملاءمة كلها تتضمنها وثائق التأمين بحيث أصبحت هذه الوثائق مصدراً هاماً لإستثناء أحكام التأمين البحري يفوق النصوص القانونية .

٥-التأمين البحري في الشريعة الإسلامية :

من الأهمية بمكان تجاه معرفة حكم الشريعة الإسلامية في التأمين ، خاصة وأن هذا العقد من العقود المستحدثة التي أثارت جدلاً كبيراً في الفقه نظراً لمظنة الربا والمقامرة ، ودون الدخول في تفاصيل الخلاف الفقهي يمكن القول أن التأمين يقوم أساساً على فكرة التعاون على مواجهة المخاطر وما هو إلا تطبيق للآية الكريمة (وتعاونوا على البر والتقوى ولا تعاونوا على الإثم والعدوان) (الآية الثانية – سورة المائدة) ومن ثم فالتأمين في رأينا جائز شرعا ولا مجال للتفرقة بين التأمين التبادلي والتأمين بقسط ثابت ذلك أن كليهما يقوم على أساس واحد [1] .

([1]) كان أول من تعرض لحكم التأمين البحري في الشريعة الإسلامية هو الفقيه الحنفي أبن عابدين ، والمتوفى عام ١٢٥٢ هـ وكان يسمي التأمين البحري (السوكرة) ويلاحظ أنه كان يعرض لحكم التأمين في أطار تفرقة محددة بين دار الإسلام ودار الحرب ونص كلامه كالتالي :

(ولا يحل لمسلم في دارنا أن يعقد مع المستأمن وهو الحربي الذي دخل دار الإسلام بأمان إلا ما يحل من العقود مع المسلمين ولا يجوز أن يؤخذ منه شئ لا يلزمه وإن جرت العادة به كالذي يؤخذ من زوار بيت

المقدس .

وبما قررناه يظهر جواب ما كثر السؤال عنه في زماننا وهو أنه جرت العادة أن التجار إذا استأجروا مركبة من حربي يدفعون له أجرته ، ويدفعون أيضاً مالا معلوما لرجل حربي مقيم في بلاده ، يسمى ذلك المال السوكرة ، على انه مهما هلك من المال الذي في المركب بحرق أو غرق أو نهب أو غيره فذلك الرجل ضامن له بمقابلة ما يأخذه منهم وله وكيل مستأمن في دارنا يقيم في بلاد السواحل الإسلامية بإذن السلطان يقبض من التجار مال السوكرة ، وإذا هلك من مالهم في البحر شئ يؤدي ذلك المستأمن للتجارة بدله تماماً . والذي يظهر له أنه لا يحل للتاجر أخذ بدل الهالك من ماله ، لأن هذا إلتزام ما لا يلزم ، فإن قلت أن المودع أخذ أجره على الوديعة يضمنها إذا هلكت ، قلت : مسألتنا ليست من هذا القبيل لأن المال ليس في يد صاحب السوكرة بل في يد صاحب المركب وإن كان صاحب السوكرة هو صاحب المركب يكون أجيرا مشتركا قد أخذ أجرة على الحفظ وعلى الحمل ، وكان المودع والأجير المشترك لا يضمن ما لا يمكن الأحتراز عنه كالموت والغرق ونحو ذلك.

فإن قلت سيأتي من قبيل كفالة الرجلين أن قال لهذا أسلك هذا الطريق فأنه آمن فسلك وأخذ ماله لا يضمن ، ولو قال إن كان محفوفا وأخذ مالك فأن ضامن ضمن وعلله الشارح هنا بأنه ضمان الغار صفة السلامة نصا أي بخلاف الأولى ، فأنه لم ينص على الضمان بقوله فأنا ضامن ، وفي جامع الفصولين أن الأصل أن المغرور إنما يرجع على الغار لو حل الغرور في ضمن المعارضة أو ضمن الغار صفة السلامة للمغرور فصار كقول الضامن لرب البر . أجعله في الدلو فجعله فيه فذهب من الثقب إلى الماء ، وكان الضامن عالما بما يضمن إذا غره في ضمن العقد ، وهو يقتضي السلامة ، قلت مسألة التغرير لا بد أن يكون الغار عالما بالخطر كما يدل عليه مسألة الضمان المذكورة وأن يكون المغرور غير عالم إذا لا شك أن رب البر لو كان عالما بثقب – الدلو يكون هو المضيع لما له بإختياره ولفظ المغرور ينبئ عن ذلك لغة ولا يخفي أن صاحب السوكرة لا يقصد تغرير التجار ولا يعلم بحصول الغرق هل يكون أم لا ، أما الخطر من اللصوص فهذا معلوم له وللتجار لأنهم لا يعطون مالا للسوكرة إلا عدد شدة الخوف طمعا في أخذ بدل الهالك ، فلم تكن مسألتنا من هذا القبيل أيضاً .

نعم قد يكون للتاجر شريك حربي في بلاد الحرب ، فيعقد شريكه هذا العقد مع صاحب السوكرة في بلادهم ويأخذ بدل الهالك ، ويرسله إلى التاجر فالظاهر أن هذا يحل للتاجر أخذه . لأن العقد الفاسد جرى بين حربيين في بلاد الحرب ، وقد صار إليهم مالهم برضاهم وقد يكون التاجر في بلاده ، فيعقد معهم هناك يقبض البدل في بلادنا أو بالعكس .

أنظر أبن عابدين ، رد المحتار على الدار المختار ، جـ٣ الطبعة العثمانية ص ٣٤٥ وأنظر في الإشارة إلى ذلك الأستاذ الدكتور رمضان أبو السعود أصول التأمين دار المطبوعات الجامعية ط ٢ ، ٢٠٠٠ ص ٩٥ وفي نقد هذا الرأي راجع الأستاذ الشيخ على الخفيف التامين وحكمه على هدى الشريعة وأصولها العامة ، بحيث مقدم للمؤتمر العالمي للإقتصاد الإسلامي بمكة المكرمة في صفر سنة ١٣٩٦ هـ – فبراير ١٩٧٦

٦- مصادر قواعد التأمين البحري – النصوص القانونية :

لم تتضمن قنصلية البحر ولا قواعد أوليرون أيــة إشــارة إلـــى التـــأمين البحري ، لأن التأمين كان مجهولاً في القرنين الثاني عشر والثالـــث عـــشر. ومن أقدم النصوص التي عالجت التأمين البحري وتناولته بـــالتنظيم قـــانون برشلونة سنة ١٤٥٣ وقانون جنوا سنة ١٤٩٨ وقانون فلورنسا ســـنة ١٥٢٥ ومجموعة العادات البحرية المعروفة بإسم مرشد البحر uidon de la mer ، التي وضعت في روان بفرنسا في نهاية القرن السادس عشر .

ثم صدر الأمر الملكي الفرنسي الخاص بالبحرية ســـنة ١٦٨١ ، فاســـتقى أحكامه في التأمين البحري من مرشد البخر وانتقلت نصوص هذا الأمر إلـــى التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧ (الباب العاشر من الكتاب الثاني المـــواد من ٣٣٢ إلى ٣٩٦) ، ومنه إلى التقنين البحري المصري سنة ١٨٨٣ (الفصل الحادي عشر في المواد من ١٩٣ إلى ٢٣٤) والذي كـــان يـــسمي التـــأمين البحري (السيكورتاه البحرية) .

وقد كانت النصوص الفرنسية محل تعديل جوهري بالقانون الـــصادر ســـنة ١٨٨٥ ثم صدر في فرنسا قانون جديد بشأن التأمين البحري فـــي ٣ يوليـــو ١٩٦٧ ، وأكمل بمرسوم صدر في ٩ يناير ١٩٦٨ ، ثـــم قننـــت النـــصوص التشريعية واللائحية المتعلقة بالتأمين بالمرسومين رقمي ٦٦٦ و ٦٦٧ في ١٦

ولدراسة تفصيلية عن حكم التأمين في الشريعة الإسلامية أنظر الأستاذ مصطفى أحمـــد الزرقـــاء ، نظـــام التأمين حقيقته والرأي الشرعي فيه ، مؤسسة الرسالة . بيروت الأستاذ عيسوي أحمد عيسوي ، عقد التأمين من وجهة نظر الشريعة الإسلامية والقانون . مجلة العلوم القانونية والإقتصادية ، يوليـــو ١٩٦٢ ص ١٦٧ الأستاذ الشيخ زكي الدين شعبان ، التأمين من وجهة نظر الشريعة الإسلامية ، مجلـــة الحقـــوق والـــشريعة جامعة الكويت يوليو ١٩٧٨ ص ١٠ .

ومن الأبحاث الرائدة في هذا المجال بحث الأستاذ الدكتور برهام محمد عطا الله التأمين وشريعة الإســـلام مجلة إدارة قضايا الحكومة ، عدد٣ سنة ١٩٦٢ ص ٧٨ ، وراجع هذا البحث منشورا في مؤلـــف ســـيادته دراسات في وثائق وتشريعات التأمين ط ٢ ، ٢٠٠٥ ص ٢٧ وما بعدها .

يوليو ١٩٧٦ . أما النصوص المصرية فلم يطرأ عليها أدنى تعديل حتى صدر قانون التجارة البحرية المصري الجديد بالقانون رقم ٨ في ٢٢ أبريـل سـنة ١٩٩٠ الذي أفرد الباب الخامس منه للتامين البحري .

وقد كان القانون المعمول به في لبنان هو قانون التجارة العثماني الـصادر سنة ١٨٥٠ وهو مستمد من التقنين التجاري الفرنسي الصادر سـنة ١٨٠٧ . ثم صدر قانون التجارة البحرية اللبناني في ١٨ شباط سـنة ١٩٤٧ ز وهـو يتناول التأمين البحري في الباب التاسع تحت عنوان (في الضمان) في المواد من ٢٩٣ إلى ٣٨٠ . وقد وضع قانون الموجبات والعقود اللبناني أحكاماً لعقد التأمين بوجه عام في المواد ٩٥٠ وما يليها. ولا تسري هذه الأحكـام علـى التأمين البحري ، إذا أن المادة ٩٥٢ من هذا القانون تنص صراحة علـى أن تبقى الضمانات البحرية خاضعة لقانون التجارة وللقوانين المختصة بها .

كذلك فقد أفردت غالبية الدول العربية تنظيما متكاملا للتأمين البحري فقـد نظمه المشرع الكويتي في المواد من ٢٦٧ إلى ٣٢٥ من المرسوم بقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ بإصدار قانون التجارة البحرية ، كما نظمه المشرع الأردني في المواد من ٢٩٦ حتى ٣٥٢ من قانون التجارة البحرية الأردني رقـم ١٢ لسمنة ١٩٧٢ ونظمه المشرع السعودي في المواد من ٣٢٤ حتى ٣٨٩ مـن نظام المحكمة التجارية ، كما نظمه المشرع القطري في المواد م ٢٣٣ حتـى ٢٩٥ من القانون البحري القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ كما نظمه المـشرع البحريني في المواد من ٢٣٤ حتى ٢٩٦ من القانون البحري البحريني رقـم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ ، ونظمه المشرع العماني في المواد من ٢٣٢ حتى ٢٩٣ من القانون البحري العماني رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ ، كما نظمه القـانون البحـري الليبي لعام ١٩٥٣ في المواد ٢٩٣ وما بعدها تحت عنوان الضمان البحري .

هذا وقد صدر قانون التأمين البحري الإنجليـزي سـنة ١٩٠٦(M.I.A) Marine Insurance Act مقننا المبادئ التي استقر عليها العرف وأرسـاها

القضاء في أحكامه ، ولهذا القانون أهميته البالغة من حيث أنه يتضمن أحكاماً تفصيلية للتأمين البحري من جهة ومن حيث تأثيره في انجلترا وغيرها من الدول من جهة أخرى .

-وثائق التأمين النموذجية :

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين البحري تفسيرية في معظمها كما سبق القول فقد هيأ السبيل لإستبعادها وإحلال قواعد أخرى أكثر ملاءمة محلها تضمنتها وثائق التأمين ، بحيث أصبحت هذه الوثائق مصدراً هاماً لاستقاء أحكام التأمين البحري يفوق النصوص القانونية تتضمن وثائق التأمين الشروط العامة التي قبل المؤمن التعاقد بمقتضاها وشروطاً خاصة يتفق عليها المتعاقد عند التعاقد .

وقد وضع المؤمنون في فرنسا وثيقتين نموذجين للتأمين كثير من التعديل الأولى خاصة بالتأمين على السفن ، والثانية خاصة بالتأمين على البضائع ، وكل وثيقة منها مصحوبة بالشروط الإضافية التي يمكن أن تدرج في الوثيقة ولما صدر في فرنسا قانون التأمين البحري الجديد في ٣ يوليو ١٩٦٧ المكمل بالمرسوم الصادر في ١٩ يناير ١٩٦٨ صدرت ثلاث وثائق نموذجية جديدة أحداها خاصة بالتأمين على السفن ١٩٦٨ . وجددت الوثيقة على السفن سنة ١٩٧٢ و ١٩٧٩ على سفن الصيد ١٩٧٤ والوثيقة على البضائع ١٩٧٨ .

ويستخدم المؤمنون في انجلترا وثيقة اللويدز الشهيرة Lloyd,s Policy التي ترجع إلة سنة ١٧٧٩ وتصحب هذه الوثيقة شروط كثيرة تعدل من أحكامها أو تضيف إليها وبخاصة شروط المجمع Institute clauses التي يصدرها مجمع مكتتبي التأمين بلندن Instiute of London underwriters الذي تأسس سنة ١٨٨٤ لحماية مصالح مكتتبي التأمين (المؤمنين) . وهو يقوم بمراجعة هذه الشروط مراجعة دورية لتتلاءم مع تطور التأمين البحري . وقد ألحقت وثيقة اللويدز بقانون التأمين البحري الإنجليزي عند صدوره سنة

١٩٠٦ وكذلك قواعد تفسير هذه الوثيقة . وانتشرت وثيقة اللويدز للتأمين البحري إنتشاراً واسعاً في الدول المختلفة واتخذت نموذجا للوثائق في بلاد أخرى .

أما في مصر ولبنان ومعظم البلاد العربية فتستخدم شركات التأمين وثيقة للتأمين البحري لا تختلف في جوهرها عن وثيقة اللويدز الإنجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الصادرة عن مجمع مكتتبي التأمين بلندن . ومن هذا يتبين أن العمل في مصر ولبنان يسير وفقاً للشروط المعمول بها في سوق التأمين البحري الإنجليزي ، رغم أن نصوص التقنين البحري المصري واللبناني ترجع في أصلها إلى القانون الفرنسي . وقد آن الأوان لوضع وثيقة تأمين بحري جديدة على ضوء الدراسة المقارنة لتشريعات التأمين الحديثة ووثائق التأمين في البلاد التي ازدهر فيها التأمين البحري . ولعل من الخير وضع وثيقة عربية للتأمين البحري تعد بمثابة عقد نموذجي ترتضيه شركات وهيئات التأمين في البلاد العربية .

ويلاحظ أنه لا توجد حتى الآن إتفاقيات دولية بتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالتأمين البحري في الدول المختلفة للقضاء على التنازع بين القوانين وتهيئة جو من الثقة والطمأنينة للمعاملات . بل أنه لا توجد وثيقة نموذجية دولية للتأمين البحري ، وإن كانت وثيقة اللويدز وشروط مجمع مكتتبي التأمين بلندن تلاقي قبولاً في كثير من البلاد .

٥ـ تقسيم :

ونتناول التأمين بالدراسة في فصول خمسة على الوجه الآتي :

الفصل الأول : عقد التأمين البحري .

الفصل الثاني : الأموال المؤمن عليها .

الفصل الثالث : الأخطار المؤمن منها .

الفصل الرابع : إلتزامات المستأمن .

الفصل الخامس : إلتزامات المؤمن .

ويلاحظ أننا لن نعرض في هذه الدراسة للأحكام التفصيلية ، بل نعني بإبراز الأصول والأسس العامة التي يقوم عليها التأمين البحري وتميزه عن أنـــواع التأمين الأخرى .

الفصل الأول
عقد التأمين البحري

٥- نتكلم عن عقد التأمين البحري من حيث تعريفه وخصائصه الجوهرية وأطرافه وإثباته .

الفرع الأول
تعريف العقد وخصائصه الجوهرية

١٠ـ تعريف العقد :

تعرف المادة ٣٤٠ من التقنين البحري المصري الجديد التأمين البحري على الوجه الآتي : (تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية) . فطبيعة الأخطار هي المعيار المميز للتأمين البحري ، فضمان الخطر هو موضوع أي تأمين أما ضمان الأخطار البحرية فهو موضوع التأمين البحري .

وتعرف المادة ٢٩٣ من التقنين البحري اللبناني التأمين البحري بقولها : (الضمان البحري هو عقد يرضي بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة [1] .

([1]) التعريفات التشريعية للتأمين :

- يعرف القانون البحري الفرنسي لسنة ١٩٦٧ بأنه عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية ، وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله وذلك نظير قسط معين) .

- ويعرفه قانون التأمين البحري الإنجليزي لعام ١٩٠٦ بأنه (العقد الذي يتعهد المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن وإلى المدى المتفق عليه في مراجعة الخسارات البحرية ، أي الخسارات التي تتصل بالمخاطرة البحرية)

- ويعرفه المشرع الكويتي في المادة ٢٦٧ بأنه (عقد يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الأضرار الناشئة عن الأخطار البحرية في نظير قسط مالي معين يؤديه المؤمن له)

- ويعرفه المشرع الأردني في المادة ٢٩٦ بأنه (عقد يرضي بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من

ويمكننا تعريف عقد التأمين البحري بأنه عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ عن خطر بحري مقابل قسط معين .

وهذا التعريف يبرز عناصر التأمين الأساسية وهي الخطر والقسط والتعويض الذي يلتزم به المؤمن عند تحقق الخطر المؤمن منه .

كما يبرز هذا التعريف عنصر الخطر البحري بإعتباره العنصر الجوهري الذي يخلع على التأمين البحري طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعده القانونية الخاصة به التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى .

والذي يميز التأمين البحري عن التأمين البري هو طبيعة الخطر الذي يكون سبباً في الضرر ، وليس في طبيعة الضرر أو المال المعرض للخطر . فالتأمين البحري هو الذي يغطي الخطر البحري . ويقصد بالخطر البحري الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية بما في ذلك بعض العمليات الممهدة أو التابعة لها .

الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل منع قسط على ألا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة) .

– ويعرفه المشرع الليبي في المادة ٢٩٣ بأنه (عقد يتعهد الضامن بمقتضاه بتعويض المضمون عما يلحق به من الضرر في معرض رحلة بحرية من هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط أو بدل على ألا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة) .

– ويعرفه المشرع السعودي في المادة ٣٢ بقوله (مقاولة السكورتاه هي عبارة عن مقاولة بحرية تتضمن التعهد بإعطاء التضمين تماماً إلى المضمن مقابلة لبدل السكورتاه الذي يأخذه صاحب السكورتاه على مقدار ضائعات ومضرات ويمكن وقوعها بسبب نائبه بحرية على أشياء يحترز عليها من أن تصادف خطر سفر بحري) .

– ويعرفه المشرع القطري في المادة ١١٢٣٣ بقوله (تسري أحكام هذا الباب على التأمين الذي يكون موضوعه إتقاء الأخطار المتعلقة برحلة بحرية) .

– ويعرفه المشرع البحريني في المادة ١١٢٣١ بقوله (تسري أحكام هذا الباب على التأمين الذي يكون موضوعه إتقاء الأخطار المتعلقة برحلة بحرية) .

– ويعرفه المشرع العماني في المادة ١١٣٣٢ بقوله (تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان تعويض عن الأخطار المتعلقة برحلة بحرية) .

على أن طبيعة المال المعرض للخطر ما يعين على تحديد طبيعة الخطر ذاته . فإذا كانت السفن التي تقوم بالملاحة البحرية والبضائع التي تنقل بحراً هي وحدها التي يمكن أن تكون محلاً للتأمين البحري نظراً لتعرضها للأخطار البحرية على خلاف المراكب النهرية ، فليس ثمة ما يمنع من أن يقوم المركب النهري بنقل بحري محض وحينئذ يمكن أن تكون البضاعة المشحونة على ظهره بقصد نقلها نقلاً بحرياً محلاً للتأمين البحري .

١١- خصائص العقد الجوهرية :

يختص عقد التأمين البحري ببعض الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود فهو عقد رضائي وهو عقد ملزم للجانبين وعقد إذعان ، ومن عقود منتهى حسن النية ، وعقد إحتمالي ، وعقد تعويض ، وعقد تجاري ، وعقد مستمر .

١٢-(١)التأمين البحري عقد رضائي :

عقد التأمين البحري عقد رضائي ، ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن والمستأمن التعبير عن إرادتين متطابقتين ، دون حاجة لإفراغه في شكل خاص ، وإما يكتفي بإيجاب والقبول .

وإذا كانت القوانين العربية [1] . المختلفة قد اشترطت الكتابة فإنما هذه الكتابة مشترطة لإثبات العقد وليس لانعقاده .

١٣-(٢)عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين :

يرتب عقد التأمين البحري إلتزامات على عائق كل من طرفيه ، المستأمن من جهة والمؤمن من جهة أخرى .

فالمستأمن يلتزم بدفع قسط التأمين كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة لكي

(١) أنظر م ٣٤١ بحري مصري ، م ٢٩٥ بحري لبناني ، م ١/٢٦٨ بحري كويتي ، م ٢٩٨ بحري ليبي ، م ٢٩٦ بحري أردني ، م ٣٢٥من نظام المحكمة التجارية السعودي ، م ٢٣٤ بحري قطري ، م ٢٣٥ بحري بحريني ، م ٣٣٣ بحري عماني .

يحافظ على الشئ المؤمن عليه ، وأن يعطي بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار المؤمن منها ، وأن يطلعه أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في هذه المخاطر في حدود علمه بها (م ٣٦١ بحري مصري) .

كما يلتزم المستأمن عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في أستطاعته إنقاذ الأشياء المؤمن عليها وأن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول (م ٣٦٣) .

أما المؤمن فيتحمل بمقتضى عقد التأمين بإلتزام رئيسي هو دفع تعويض التأمين في حدود مبلغ التأمين متى تحقق الخطر المضمون .

وإذا كان إلتزام المستأمن بدفع قسط التأمين هو إلتزام يتحقق بتنفيذه إما دفعة واحدة أو على آجال معينة فإن إلتزام المؤمن هو إلتزام غير محقق أي إحتمالي ، ولذلك قال البعض [1] . أن إلتزام المؤمن لا ينشأ منذ إبرام العقد بل ينشأ عند تحقق الخطر ، وعلى ذلك فعقد التأمين – في نظر هذا الرأي لا ينشئ إلا إلتزاماً واحداً في جانب المستأمن هو الإلتزام بدفع القسط .

ويرد على ذلك بأن تحقق الخطر لا يعد شرطاً لنشوء إلتزام المؤمن بل هو شرط لتنفيذه ، فتعليق تنفيذ الإلتزام على تحقق الخطر لا يفقد التأمين خاصية التبادلية ، إذا أن إلتزام المؤمن ينشأ فور إنعقاد العقد ، ويكون هذا الإلتزام سبباً لإلتزام المستأمن بدفع القسط ، يضاف إلى ذلك أنه في حالة عدم تحقق الخطر لا يمكن القول أن المستأمن لم يحصل على شئ لأنه على الأقل في هذه الحالة قد حصل على الأمن والطمأنينة [2] .

---

(1) أنظر الأستاذ الدكتور عبد المنعم البدراوي ، العقود المسماة ، الإيجار والتأمين ، القاهرة ، ١٩٦١، ص٢٤٧.

(2) في هذا المعنى الأستاذ الدكتور برهام محمد عطا الله ، دراسات ووثائق في تشريعات التأمين ، ص ٧٠ الأستاذ الدكتور رمضان محمد أبو السعود ، أصول التأمين ، ص ٣٩٤ .

١٤ـ (٣) التأمين البحري عقد إذعان .

ولا يبرم عقد التأمين في الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين بل إن شركات التأمين وهي قوية بمركزها الإقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة ، ولا يملك هؤلاء الخيرون إلا قبولها دون أية مناقشة . ولهذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان وكانت الحرية التعاقدية فيه محدودة . ولا يستثنى من ذلك إلا بعض الصور التي يكون فيها المستأمن هيئة كبيرة تناقش شروط العقد مع المؤمن كما لو كان العقد يتم بين شركة تأمين وشركة من شركات البترول .

وإذا كان عقد التأمين من عقود الإذعان ، فإنه يخضع لما تخضع له تلك العقود من أحكام نص عليها القانون في القواعد العامة . ويقرر القانون المصري أحكاماً خاصة بعقد الإذعان خرج فيها على القواعد العامة التي تحكم سائر العقود [1] . فإذا تضمن عقد التأمين شروطاً تعسفية جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن (المستأمن) منها وذلك وفقاً لما تقضي بها العدالة (م١ ٤٩ مدني مصري) . وإذا كان الشك يفسر لمصلحة المدين ، فإنه لا يجوز أن يكون تفسير العبارات الغامضة في عقد التأمين ضاراً بمصلحة المستأمن دائناً كان أو مديناً (م ١٥١ مدني مصري) . وقد جرى القضاء في معظم البلاد على تفسير عقد التأمين في مصلحة المستأمن بإعتباره الطرف المذعن .

١٥ – (٤) التأمين من عقود منتهى حسن النية :

إن مبدأ حسن النية من المبادئ التي تسود جميع العقود ، وقد أشارت

---

(1) راجع في تفاصيل ذلك رسالة الأستاذ الدكتور عبد المنعم فرج الصدة ، عقود الإذعان ، جامعة القاهرة ١٩٤٨ ، وأنظر في الإتجاه الحديث للقضاء الفرنسي في عقود الإذعان مؤلف المرحوم الدكتور مصطفى الجمال ، مصادر الإلتزام ، دار المطبوعات الجامعية ص ٦٠.

نصوص القانون المدني في أكثر من موضع إلى ضرورة توفر حسن النية في العقود ، فالمادة ١/١٤٨ مدني توجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه ، وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية ، كما أن المادة ١٠٥ مدني توجب تفسير العقد وفقاً للنية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ ، مع الإستهداء في ذلك بطبيعة التعامل ، وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين وفقاً للعرف الجاري في المعاملات .

ومع ذلك فإن لحسن النية معنى خاصاً في عقد التأمين ، فهو يقوم على حسن النية المطلق الذي يجب أن يسود العقد عند تكوينه وخلال تنفيذه ، وقد نصت على ذلك صراحة المادة ١٧ من قانون التأمين البحري الإنجليزي بقولها عن عقد التأمين a contract based upon the utmost good faith ويبني على هذا الإعتبار إلتزام المستأمن بأن يقدم إلى المؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المؤمن منه ، وكل كتمان منه في هذا الشأن يبطل العقد (م ٢٩٧ بحري لبناني ، م ٣٤٧ بحري مصري) . كما يلتزم المستأمن بأن يمتنع عن كل ما شأنه تغيير المخاطر المؤمن منها أو زيادتها وأن يخطر المؤمن بما يجد من حوادث أثناء تنفيذ العقد ، وأن يتخذ كل التدابير المناسبة لمنع تحقق الإخطار أو للحد من آثاره الضارة عند أو للمحافظة على حقوقه قبل الغير إذا وقع الحادث بفعله .

١٦ – (٥) **التأمين البحري عقد إحتمالي :**

العقد الإحتمالي هو العقد الذي لا يستطيع فيه كل من المتعاقدين أن يحدد عند إبرامه مقدار ما يأخذ ومقدار ما يعطي لتوقف تحديد هذا المقدار على أمر مستقبل غير محقق الوقوع .

ولا شك في أن عقد التأمين عقد إحتمالي بالنسبة إلى طرفيه من الوجهة القانونية ، وإن لم يكن كذلك من الوجهة الإقتصادية بالنسبة إلى المؤمن كما أسلفنا إذا هو يرد على أمر غير محقق هو إحتمال تحقق الخطر المؤمن منه .

فلا يعرف على وجه التحديد وقت إبرام العقد ما إذا كانت العملية ستسفر عن كسب أو خسارة . فإذا تحقق الخطر ولما يدفع المستأمن إلا قسطاً يسيراً فإنـــه يحصل على مبلغ التأمين كاملاً وهو لا يتناسب البتة مع ما دفعه من أقساط ، وبذلك تكون الصفقة رابحة بالنسبة إليه وخاسرة بالنسبة إلى المؤمن . أما إذا حصل العكس وتخلف الخطر فإن المستأمن لا يحصل على مقابل ما دفعه من أقساط ، وتكون الصفقة خاسرة بالنسبة إليه رابحة بالنـــسبة إلـــى المـــؤمن . ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقق هو إحتمال تحقق الخطر ، فإن هذا الخطر يصبح ركناً من أركان العقد لا قيام له بدونه ، وتبعا يجب أن يكـــون المال المؤمن عليه معرضاً للخطر . فإذا كان الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل التأمين فإن العقد يكون باطلاً لإنعدام محله وموضوعه .

١٧ـ(٦) التأمين البحري عقد تعويض :

ينقسم التامين بوجه عام من حيث الموضوع إلى تأمين أضرار مـــن جهـــة وتأمين أشخاص من جهة أخرى . ويقصد بتأمين الأضرار تعويض المستأمن عن الأضرار التي تحدث بذمته المالية من جراء هلاك الشئ أو تلفـــه . أمـــا تأمين الأشخاص فإن موضوعه هو شخص المستأمن ذاته حيث يتم التأمين من الأخطار التي تهدد الشخص في وجوده أو في سلامته ، ويقصد به أداء مبلـــغ من المال عند وقوع الحادث أو تحقق الخطر المؤمن منه بصرف النظر عـــن الضرر .

والتأمين البحري هو تأمين أضرار , ومن خصائص عقد تأمين الأضرار أنه عقد تعويض contrat indemnitaire بمعنى أنه يهدف فحسب إلى تعويض الضرر الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر ، لا أن يهيئ له ســـبيل للإثراء والكسب . وفي ذلك تنص المادة ٣٢٢ بحري لبنـــاني : (يتحـــتم أن يكون الضمان البحري عقد تعويض على الرغم من كل إتفاق مخـــالف . ولا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن

من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ .

وهذه الخصيصة هي أهم خصائص عقد التأمين البحري ، وهي التي تميزه عن المقامرة والرهان ، ولو لم يكن الأمر كذلك لاستطاع المستأمن أن يعمل على تحقق الخطر . أما تأمين الأشخاص فليس عقداً من عقود التعويض .

ويترتب على مبدأ التعويض في التأمين البحري النتائج الآتية :

١- لا يجوز التأمين على الشئ الواحد وعن ذات الخطر لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشئ ، حتى لا يجني المستأمن من هذه العقود المتعددة نفعا يفوق الضرر اللاحق به (م٣٥٢ بحري مصري ، ٣٢٣ بحري لبناني) .

٢- لا يجوز التأمين على الشئ بمبلغ يزيد على قيمته الحقيقية (م ٣٤٩ مصري ، ٣٢٤ بحري لبناني) .

٣- ولما كان الهدف من التأمين البحري هو تعويض الضرر دون الإثراء والكسب فإنه لا يجوز للمستأمن أن يجمع بين مبلغ التأمين وبين مبلغ التعويض الذي يلتزم به المسئول عن إحداث الضرر .

٤- إذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين إلى المستأمن ، فإنه يحل حلولاً قانونيا في حقوق المستأمن ودعواه تجاه غير المسئول .

٥- إذا قام المستأمن بترك الأشياء المؤمن عليها للمؤمن وثبت له الحق في الحصول على مبلغ التأمين بأكمله ، وقبل المؤمن الترك أو حكم بصحته ، كانت الأشياء المؤمن عليها ملكاً للمؤمن ، وإنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها نتيجة منطقية لمبدأ التعويض في التأمين ، وذلك أن المستأمن يحصل بفضل الترك على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه ، فلا يصح له أن يحتفظ في نفس الوقت بالشئ المؤمن عليه أو بما يتبقى منه وإلا لحقه إثراء من جراء التأمين.

هذا عدا نتائج أخرى سنعرض لها أثناء دراستنا .

١٨ –(٧) التأمين البحري عقد تجاري :

تعتبر المادة ٥ فقرة هـ من التقنين التجاري الجديد عملاً تجارياً التأمين على إختلاف أنواعه .

ومن ثم فإن عقد التأمين البحري يعتبر تجارياً بالنسبة للمؤمن ، وذلك فيما عدا جماعات التأمين التبادلي إذا يعد التأمين بالنسبة إليها عملاً مدنياً لإنتفاء قصد الربح . أما بالنسبة للمستأمن فإن التأمين يعد عملاً تجارياً إذا صدر من تاجر لحاجات تجارته تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية . أما إذا صدر من غير تاجر ولم يكن تابعاً لعمل تجاري كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة أو على أمتعة مسافر ارتفعت عن العقد صفته التجارية .

١٩ –(٨) التأمين البحري عقد مستمر :

يعد عقد التأمين البحري من العقود المستمرة لأنه من العقود التي تنفذ خلال مدة زمنية يتفق عليها المتعاقدان ، ومن ثم كان الزمن عنصراً جوهرياً فيه ، وهذا واضح من إلتزامات كل من طرفيه ، فالمستأمن يلتزم بدفع الأقساط في فترات منتظمة خلال مدة العقد ، وحتى لو كان غداء القسط دفعة واحدة فهو يلتزم دوما بالإمتناع عن تفاقم الخطر ، والإمتناع يتصف بطبيعته بصفة الإستمرار ، ويقابل ذلك إلتزام المؤمن بضمان الخطر المؤمن منه طيلة فترة التأمين .

ويترتب على ذلك أنه إذا تخلف أحد الطرفين عن تنفيذ إلتزامه فإن العقد يفسخ بدون أثر رجعي . ويترتب على عدم الإعتداد بالأثر الرجعي للفسخ أن استحالة قيام أحد الطرفين بتنفيذ إلتزامه يترتب عليه سقوط الإلتزام المقابل .

وقد جاء في حكم محكمة النقض أنه (لما كان من مقتضى عقد التأمين تطغيه الأضرار التي يحتمل أن تصيب المؤمن له خلال مدة معينة ، يتحمل فيها المؤمن تبعة هذه الأضرار مقابل جعل التأمين (قسط التأمين) الذي يتقاضاه من المؤمن له سواء في ذلك أنتفق على أن يلتزم المؤمن له بسداد هذا الجعل دفعة واحدة أو على أقساط تدفع على فترات محدد خلال مدة

التأمين ، فإن مؤدي ذلك أن عقد التأمين وإن كان الزمن عنصراً جوهرياً فيه لأنه يلزم المؤمن مدة معينة ، إلا أنه عقد محدد المدة فإذا فسخ أو أنفسخ قبـل إنتهاء مدته لا ينحل إلا من وقت الفسخ أو الإنفساخ وتبقى ما نفذ منه قبل ذلك قائما . أما إذا استوفى مدته فإنه يعتبر منتهياً ، ويشترط في تجديده أن يتفـق على ذلك صراحة مما يعني أنه لا يجوز أن يجدد ضمنياً [1] .

([1]) مجموعة أحكام النقض س٢١ ص ٧٠٩.

الفرع الثاني
أطراف عقد التأمين البحري

٢٠ – طرفا عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة والمستأمن من جهة أخرى . والغالب إلا يبرم العقد بينهما مباشرة ، بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سماسرة التأمين البحري ، وهذا السمسار إما أن يعمل لحساب المؤمن أو لحساب المستأمن أو لحسابها معاً .وقد سبق بين أن جماعة اللويدز تضم بجانب مكتتبي التأمين ، سماسرة للتأمين يعتبرون بمثابة وكلاء عن المستأمنين . ويلاحظ أن نظام اللويدز يتميز بالمسؤولية الفردية Individual Liability ، بمعنى أن التأمين لا يعقد مع جماعة اللويدز بل مع أفراد منهم المكتتبون Underwriters . كما أن عمليات التأمين لا تتم مباشرة بين المستأمن والمكتتبين بل بواسطة السماسرة المشتركين أيضاً في جماعة اللويدز . هذا ويعتبر المشرع اللبناني سمسار التأمين وكيلاً عن المستأمن (م ٢٩٥ بحري لبناني) ، فيكون مسئولاً تجاه المستأمن عن الأخطاء التي قد يرتكبها في تنفيذ وكالته .

المبحث الأول
المؤمن

٢١ – المؤمن هو من يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين ، ولما كان التأمين يعقد عن مبالغ طائلة ويواجه أخطاراً جسيمة ، فإنه يتطلب رؤوس أموال وفيرة لا يقوي عليها الأفراد . ومن ثم فأن التأمين لا تماره اليوم إلا هيئات تأخذ شكل شركة المساهمة ، وقد تأخذ شكل جماعة تأمين تبادلي .

٢٢ـ شركات التأمين بأقساط محددة :

تقوم هذه الشركات بتعويض المستأمن في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد نظير أقساط محددة يؤديها المستأمن للشركة . وهذه هي الصورة التي يتخذها التأمين عادة في العمل .

والواقع أن المؤمن هذا وهو الشركة مجرد وسيط يجمع الأقساط من المستأمنين لكي يستخدمها في تعويض الأضرار التي تحيق بهم ، وأن المستأمنين يتعاونون في تحمل أثر الحادث أو الكارثة التي تحل بأحدهم ، وما المؤمن إلا مدير لهذا التعاون القائم بين المستأمنين ، وهو يتملك ما يفيض من الأقساط بعد دفع التعويضات فيحقق بذلك الربح .

ويطلق على هذا النوع من التأمين (التأمين بالإكتتاب) ، ويتم التعاقد مع جماعة اللويدز عن طريق السماسرة . وتتم العمليات داخل قاعة الإكتتابات بأن يكتب السمسار تفاصيل العملية على ورقة صغيرة تسمي بالقصاصة SLIP ويتم تمريرها على الأعضاء ، والعضو الذي يقبل العملية يوقع على القصاصة ، ويكتب أمام إسمه النسبة التي قبل أن يتحملها من الخطر ، وذلك حتى يتم تغطية الخطر بالكامل . وقد تضمن القانون رقم ٥٦ لسنة ١٩٥٠ الخاص بالرقابة والإشراف على هيئات التأمين في مصر أحكاماً خاصة بجماعات التأمين بالإكتتاب في المواد من ٦٦ حتى ٧٥ ، كما عرضت لهذه الجماعات اللائحة التنفيذية لهذا القانون الصادرة بقرار وزير المالية رقم ٤٩ لسنة ١٩٥٣ في المواد من ٤٥ حتى ٥٣ . ويلاحظ أن سماسرة اللويدز

للتأمين في مصر قد تم محو تسجيلهم لمزوالة عمليات التأمين في مصر عقب العدوان الثلاثي على مصر في العام ١٩٥٦ وبذلك خرجت جماعة اللويدز من سوق التأمين المصري .

لذلك لم تتعرض القوانين المتعاقبة للإشراف والرقابة على التأمين في مصر لهذه الجماعات ، بل تضمن القانون الحالي للإشراف والرقابة على التأمين في مصر نصوصاً تحظر التعاقد على عمليات التأمين إلا لدى الشركات الخاضعة لهذا القانون وقد نصت المادة ١٧ من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ بشأن الرقابة والإشراف على التأمين على أنه (في تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بشركات التأمين أو إعادة التأمين شركات المساهمة المرخص لها بمزوالة عمليات التأمين أو إعادة التأمين) .

كما تنص المادة ٢٧ من هذا القانون (معدلة بالقانون رقم ٩١ لسنة ١٩٩٥) على أنه (يجب أن تتخذ كل من شركة التأمين وشركة إعادة التأمين شكل شركة مساهمة مصرية لا يقل رأس مالها عن ثلاثين مليون جنيه ولا يقل المدفوع منه عند التأسيس عن النصف ويجب أن يتم سداد رأس المال المصدر بالكامل خلال مدة لا تتجاوز خمس سنوات من تاريخ تسجيل الشركة) .

ويلاحظ أن م ٥ من القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ ، لا تجيز أن تتولى شركة التوصية بالأسهم والشركة ذات المسئولية المحدودة أعمال التأمين .

٢٣ – جماعة اللويدز :

هذه الجماعة لا تقوم بنفسها بأعمال التأمين . ولكن يتم التأمين لديها بواسطة الأعضاء المكونين لها . وبصفتهم الفدية ، فيقوم كل عضو بتأمين جزء من العملية المطروحة فيكون مسئولاً مسئولية غير محدودة عن الجزء الذي قبله من العملية فقط ويطلق على أعضاء الجماعة (المؤمنين المكتتبون) وقد أشارت المادة ٣٥١ بحري مصري إلى هذا النوع من التأمين بقولها (إذا كان الخطر مؤمناً عليه في عقد واحد من عدة مؤمنين إلتزام كل منهم بنسبة حصته

من مبلغ التأمين في حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم .

٢٤ – وسطاء التأمين :

دعت الضرورة إلى وجود ما يسمي بوسطاء التأمين ، وأفراد القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ بشأن الإشراف والرقابة على التأمين في مصر الفصل الرابع من الباب الثاني من القانون الوسطاء للتأمين ، فيقصد بوسيط التأمين ، كل من يتوسط في عمليات تأمين أو إعادة تأمين (م ٧١) .

وقد صدر عن الهيئة المصرية للرقابة على التأمين القرار ٣٩٤ لسنة ١٩٧٧ بشأن القواعد المنظمة لممارسة أعمال الوساطة في التأمين ، وقد أوجب هذا القرار أن يكون وسيط التأمين مقيداً بالسجل المعد لذلك بالهيئة (م٢) .

٢٥ – الرقابة على شركات التأمين في مصر :

إزاء إنتشار شركات التأمين في مصر وإحتكارها لعمليات التأمين من الناحية الواقعية ، فقد أتجه المشرع المصري إلى تنظيم هيئات التأمين والرقابة عليها حماية للمستأمنين وصيانة للإدخار القومي .

فصدر القانون رقم ٩٢ لسنة ١٩٣٩ الخاص بالإشراف والرقابة على هيئات التأمين ، وقد أخضع هذا القانون لأحكامه جميع هيئات التأمين المصرية والأجنبية فيما عدا هيئات التأمين البحري وهيئات إعادة التأمين (لأن هذا النوع من التأمينات بما يميزه من ظروف وقواعد خاصة يحتاج إلى تشريع مستقل) .

ثم جاء القانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٥٠ الخاص بالإشراف والرقابة على هيئات التأمين وتكوين الأموال فأخضع لأحكامه الهيئات التي تزوال التامين البحري وكذلك هيئات إعادة التأمين ، إذا لم ير المشرع محلاً لإستمرار إستثنائها من أحكام الرقابة خصوصاً وأن هذا النوع من التأمين قد ازدادت أهميته في مصر بإطراد النمو في حركة التجارة الخارجية .

ثم صدر القانون رقم ٢٣ لسنة ٩١٥١ بتمصير هيئات التأمين . وقد نص

على انه لا يجوز تسجيل أية هيئة تأمين في مصر إلا إذا أتخذت شكل شركة مساهمة مصرية ، وأن تكون أسهمها جميعاً مصرية ومملوكة لمصريين وأن يكون جميع أعضاء مجلس إدارة الهيئة والمسئولين عن الإدارة فيها من المصريين . وقد منحت هيئات التأمين الأجنبية مهلة لا تجاوز خمس سنوات لإستيفاء هذه الشروط .

وفي عهد الوحدة بين مصر وسوريا صدر القانون رقم ١٩٥ لسنة ١٩٥٩ الخاص بهيئات التأمين شاملاً لكل ما يتعلق بالإشراف والرقابة عليها . ثم ألغي هذا القانون .

وقد حل محله القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ بشأن الإشراف والرقابة على التأمين في مصر ، وقد صدر هذا القانون في ١٩٨١/٣/٣١ ، وتم تعديله بالقانون رقم ٩١ لسنة ١٩٥٩ .

كما أصدر المشرع القانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٩٨ ببعض الأحكام الخاصة بشركات التأمين وإعادة التأمين المعتبرة من شركات القطاع العام وبتعديل بعض أحكام قانون الإشراف والرقابة على التأمين في مصر ، وقضى في مادته الأولى بأنه (يجوز للقطاع الخاص أن يتملك أسهماً في رؤوس أموال شركات التأمين وإعادة التأمين المملوكة بالكامل للدولة ، وفي هذه الحالة لا تسري على الشركة أحكام قانون هيئات القطاع العام وشركاته الصادر بالقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٨٣.

وقد صدرت اللائحة التنفيذية لقانون الإشراف والرقابة على التأمين بقرار وزير الإقتصاد رقم ٣٠٢٢ لسنة ١٩٨١ وألغيت هذه اللائحة وحلت محلها لائحة تنفيذية جديدة صادرة بقرار وزير الإقتصاد رقم ٣٦٢ لسنة ١٩٦٦ وذلك في ١٩٩٦/٥/٢٦ .

٢٦ – جمعيات التامين التبادلي :

يقصد بجمعيات التأمين التبادلي كل جماعة تضم أشخاصاً معرضين لأخطار متماثلة يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر من مجموع الإشتراكات المدفوعة منهم .

ويلاحظ الفرق الجوهري بين التأمين التبادلي . ففي الأول يتميز المؤمن عن المستأمن . أما في الثاني فيقوم كل عضو مشترك في الجمعية بدور المؤمن والمستأمن . فهم مؤمنون لأنفسهم دون وسيط آخر بينهم . ومن جهة أخرى فإن كل عضو في الجمعية لا يقوم بدفع قسط محدد . بل يدفع عند بداية السنة المالية (المقدم) من الإشتراك ويتحدد على ضوء معدلات الإشتراكات المدفوعة بالسنوات السابقة ، ثم يدفع العضو بعدئذ ما في بالإشتراك الكامل وهو يتحدد على أساس قيمة مجموع المطالبات المستحقة عن كل سنة مالية على حدة .

وقد لاقى هذا النوع من الجمعيات إنتشاراً كبيراً في مجال التأمين البحري في انجلترا وبخاصة بالنسبة لملاك السفن . ففي انجلترا ينتظم معظم ملاك السفن في جمعيات للتأمين التبادلي تعرف هناك بإسم (نوادي الحماية والتعويض protection and indemnity clubs (P.7I.C)) ، وتغطي الأخطار التي لا تغطيها شركات التأمين عادة كالمسئوليات فيما يتعلق بالأشخاص والبضائع . فهي تضمن مسؤوليات ملاك السفن تجاه أفراد الطاقم بسبب الوفاة أو الإصابة أو المرض أو الإنزال إلى البر والأجور والتعويضات المستحقة للطاقم في حالة غرق السفينة أو هلاكها ، ومسؤوليات ملاك السفن تجاه الأشخاص الذين يوجدون على ظهرها . كما تضمن المطالبات المتعلقة بالبضائع ، مساهمة السفينة في الخسائر المشتركة ، والأضرار الناشئة عن تصادم أو خطأ في الملاحة . والنادي تديره لجنة من ملاك السفن ن وتسوي جميع المنازعات عن طريق التحكيم .

ولا توجد في مصر نواد للحماية والتعويض ، ولكن ملاك السفن المصريين انضموا إلى النوادي الإنجليزية لتغطية المخاطر التي يتعرضون لها .

المبحث الثاني
المستأمن

٢٧ – المصلحة في التأمين :

يشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأمن مصلحة مشروعة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشئ المؤمن عليه . ولولا هذه المصلحة لما فقد المستأمن شيئاً في حالة وقوع الخطر المؤمن منه ، ولأثرى من جراء الحادث ، ولأصبح التأمين نوعاً من المقامرة أو الرهان .

وفي ذلك تقول المادة ٣١٠ بحري لبناني : كل شخص صاحب علاقة (أي مصلحة) Toute personne interssee ، يمكنه أن يعقد ضماناً ، كما تنص المادة ٣٤٥ من القانون البحري المصري الجديد على أنه (لا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيدا منه إلا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر) . ويستفاد من هذين النصين أن المستأمن يجب أن تكون له مصلحة في التأمين وفي عدم حصول الخطر .

كما تنص م ٧٤٩ مدني على أنه (يكون محلاً للتأمين كل مصلحة إقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين)[1] .

وعلى ذلك يجب أن تكون المصلحة إقتصادية أي ذات قيمة مالية – كما يجب أن تكون المصلحة مشروعة ، أي غير مخالفة للنظام العام والآداب وعلى ذلك تحدد المصلحة بالقيمة المالية للشئ المؤمن عليه والمعرض للهلاك أو التلف إذا وقع الخطر ، كقيمة الشئ المؤمن عليه من الحريق أو السرقة أو التلف أو غيرها من المخاطر .

ولا يشترط في المصلحة التأمينية أن يكون المستأمن مالكاً للأشياء المؤمن عليها بل يكفي أن يكون له مصلحة إقتصادية مشروعة فإذا تخلفت تلك

---

(1) يقضي المشرع الفرنسي في المادة ١/٢٧٤ من قانون التجارة البحرية بأنه (يجب أن يكون محلاً للتأمين كل مصلحة مشروعة بما في ذلك الربح المتوقع .

المصلحة الإقتصادية المشروعة بطل عقد التأمين لإنعدام المحل أو عدم مشروعيته .

أما عن وقت إشتراط المصلحة التأمينية فالثابت أنه يجب أن تتوافر وقت إنعقاد العقد ، فهذا شرط لإنعقاد عقد التأمين ، وبدون تلك المصلحة في هذا الوقت يقع العقد باطلاً ، كما يشترط أن تظل هذه المصلحة باقية طوال فترة سريان عقد التأمين وحتى وقوع الخطر ، فإذا تخلفت المصلحة وقت إنعقاد العقد وقع العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً ، ويتعلق البطلان هنا بالنظام العام ويجوز لكل \اي مصلحة أن يتمسك به .

أما إذا توافرت المصلحة وقت الإنعقاد فانعقد عقد التأمين صحيحاً ثم زالت المصلحة بعد ذلك أثناء سريان التأمين ترتب على ذلك زوال التأمين من وقت زوال المصلحة ، وفي هذه الحالة يتحلل المستأمن من إلتزامه بدفع الأقساط المستحقة بعد زوال المصلحة ، أما تلك التي استحقت قبل زوال المصلحة فمن حق المؤمن إستئاؤها والمطالبة بها وذلك لحمله تبعة المخاطر من هذه الفترة .

والغالب أن يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكاً للسفينة أو مالكاً للبضاعة . وقد يكون شخصاً آخر له مصلحة في المحافظة على السفينة أو البضائع كالدائن المرتهن أو الدائن الممتاز .

ويجوز للوكيل بالعمولة أن يؤمن على البضائع المعهودة إليه . وإذا كان الوكيل بالعمولة يبرم التأمين لحساب المالك ، فلا صعوبة في الأمر أما إذا كان التأمين لحسابه الخاص فلا يصح أن يكون إل في حدود مصلحته ، ولا يتحقق ذلك إلا إذا كان الحادث يستتبع مسئوليته ، وحينئذ يأخذ التأمين طابع التأمين من المسئولية .

٢٨ – التأمين من الدائنين :

لا شك في أن الدائن أن يؤمن على السفينة بإسم مدينة المجهز ، وفي هذه

الحالة يدفع مبلغ التأمين للمجهز لا للدائن ، ويفيد منه جميع الدائنين ، إنما محل التساؤل هو هل يجوز للدائن أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص ضماناً لاستيفاء دينه في حالة هلاكها ؟ فقد لا يؤمن المجهز على السفينة ، يرى الدائن في إغفال التأمين خطراً يهدد حقه في حالة هلاكها . فهل يجوز للدائن أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص ضماناً لإستيفاء دينه في حالة هلاكها ؟ فقد لا يؤمن المجهز على السفينة ، يرى الدائن في إغفال التأمين خطراً يهدد حقه في حالة هلاكها . فهل يجوز للدائن أن يؤمن عليها في حدود قيمة دينه حتى إذا هلكت السفينة حصل على تعويض التأمين بعد أن يتنازل عن الدين للمؤمن ؟

إذا تعلق الأمر بدائن ذي حق عيني على السفينة كدائن مرتهن لها أو دائن ممتاز عليها فإن له من غير شك أن يؤمن عليها ، إذا أن حقه في الرهن أو الإمتياز ينقضي بهلاك السفينة ، ومن ثم تكون له مصلحة في التأمين عليها .

أما إذا تعلق الأمر بدائن عادي للمجهز فالمسألة مثار خلاف . فقيل إن حق الدائن العادي لا ينصب على السفينة ذاتها ومن ثم يمتنع عليه التأمين عليها . ولكن الرأي الراجح فقها يسمح للدائن العادي أن يؤمن على السفينة لحسابه الخاص قياسا على حالة الدائن المرتهن والدائن الممتاز ، ولأن حق الدائن العادي وإن كان لا يرد على السفينة إلا أن السفينة تعتبر عنصراً هاماً من عناصر ذمة مدينة المجهز يضار ولا شك بفقده ، مما يجعل له مصلحة غير مباشرة في المحافظة عليها .

ويجب التفريق هنا بين نوعين من التأمين : قيام الدائن بالتأمين على السفينة على الوجه المتقدم ، وقيامه بالتأمين على دينه قبل المجهز فالنوع الأول يعتبر تأميناً بحرياً تسري عليه قواعد هذا التأمين ، لأن الدائن لا يحصل على تعويض التأمين إلا إذا تحقق الخطر البحري وهلكت السفينة أما النوع الثاني فهو تأمين من الإعسار Assurance de solvabilite يقع على الدائن ذاته

لا على السفينة ويحصل الدائن على تعويض التأمين إذا أعسر المدين أياً كان سبب هذا الإعسار لا علاقة بين وجود الدين ووجود السفينة ، فـإذا هلكت السفينة أمكن للدائن أن ينفذ على أموال المجهز الأخرى . ولذلك فـإن هـذا النوع من التأمين لا يعتبر تأميناً بحرياً .

٢٩- التأمين لمصلحة شخص غير معين :

التأمين لمسلحة شخص غير معين Assurance pour compte de qui il appartiendra – to whom it may or shall appertain هو الذي يعقده شخص بإسمه الخاص لمصلحة شخص آخر لا يظهر إسمه في العقد ، علـى خلاف الأمر في التأمين بوكيل عادي حيث يظهر إسم المستأمن في العقد .

ويجب التمييز بين التأمين بواسطة وكيل بالعمولة والتأمين لمصلحة شخص غير معين . فالوكيل بالعمولة وإن كان يعقد التأمين بإسمه الخـاص إلا أنـه يتعامل في الحقيقة لمصلحة شخص غير معين فليس هناك موكل وإنما يعقـد موقع الوثيقة التأمين لحساب الشخص الذي تكون له مصلحة في التأمين وقت الحادث ، وهذا الشخص غير معروف وقت العقد ولكنه يعرف فيما بعد .

والتأمين لمصلحة شخص غير معين نادر في التـأمين علـى السفينة لأن المؤمن يعرف دائما إسم ملاك السفينة فليس ثمة ما يدعو إلى إخفاء إسـمه . أما في التأمين على البضائع فكثيراً ما يبرم التأمين لمصلحة شـخص غيـر معين لتحقيق أغراض مختلفة . فالبضاعة المشحونة قد تكون محـلاً لبيـوع متعاقبة أثناء نقلها بوساطة سند الشحن بحيث يستحيل أن يعرف وقـت عقـد التأمين من يكون مالكاً للبضاعة وقت تحقق الخطر ووقوع الحادث ، ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وترفق بسند الشحن وتتـداول معه دون حاجة للتنازل عن الوثيقة عند كل إنتقال لسند الـشحن أو الكمبيالـة المستندية .

على أن فائدة هذا النوع من التأمين إنما تظهر بوجه خـاص فيمـا يتعلـق

بوثائق التأمين المفتوحة أو العائمة polices flottantes أو وثائق الإشتراك polices d,abonnements التي تبرم لتغطية البضائع التي ترسل خلال فترة محددة (ستة شهور أو سنة مثلاً) ، إذا يسمح للتاجر أن يشترط مقدماً لمصلحة من يشترون منه البضائع ، كما يسمح لأمين النقل أن يغطي لحساب عملائه كل الرسائل التي يعهدون إليها بنقلها ، ولشركة الملاحة أن تعرض على شاحنتيها الإفادة من الوثيقة العائمة التي أبرمتها نظير رسم إضافي .

٣٠ – الطبيعة القانونية للتأمين لمصلحة شخص غير معين :

ينبغي تحليل العملية للوصول إلى طبيعتها القانونية . فموقع الوثيقة يقوم من تلقاء نفسه ويتعاقد لمصلحة الغير . وقد يقال لذلك أنه فضولي . ولكن هذا التحليل غير دقيق ، لأن العملية إذا كانت فضالة فأنها لا تعدو بعد إجازة رب العمل (رب المال) أن تكون تأميناً معقودا بوكيل ، إذا الإجازة اللاحقة كالإذن السابق ولا محل للوكالة عن شخص غير معين . كما أن الفضولي يعتبر نائباً عن شخص معروف ، أما في التأمين لمصلحة شخص غير معين فإن موقع لا يعرف الشخص الذي يتعاقد لمصلحته .

والحقيقة أننا أما عقد يبرمه شخص يعمل بقصد إفادة الغير من العملية . وهذه العملية القانونية هي الإشتراط لمصلحة الغير . بقيت صعوبة خاصة وهي أن المستفيد من العقد ليس محدداً وقت العقد . ولكن هذا الإعتراض مردود عليه بأنه من الثابت أن المستفيد من الإشتراط لمصلحة الغير قد يكون شخصاً غير معين متى كأنه تعينه ممكنا وقت أن ينتج العقد أثره .

وقد أجاز المشرع اللبناني صراحة التأمين لمصلحة شخص غير معين ، وأعتبره بمثابة تعاقد لمصلحة الغير (م ٣٠٩ فقرة ١ بحري لبناني) . وكذلك أجازة المشرع المصري (م ٣٤٣ /٢) والمشرع الأردني (م ٣١٢) .

والتأمين لمصلحة شخص غير معين يعتبر بمثابة عقد تأمين بالنسبة لموقع الوثيقة ، وبمثابة إشتراط لمصلحة الغير بالنسبة للمستفيد منه ، ويجوز في

الإشتراط لمصلحة الغير أن يكون المستفيد شخصاً مستقبلاً ، كما يجوز أن يكون شخصاً لم يكن وقت العقد متى كان تعيينه مستطاعاً وقت أن ينتج العقد أثره .

ويترتب على إعتبار التأمين لمصلحة شخص غير معين إشتراطاً لمصلحة الغير النتائج التالية :

١- أن موقع وثيقة التأمين هو وحده طرف في عقد التأمين ويتحمل الإلتزامات الناشئة عنه فهو الذي يلتزم بدفع أقساط التأمين ، وهو المسئول عن إخفاء البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه أو عن تقديم بيانات غير صحيحة أو غير دقيقة عن هذا الخطر .

٢- أن المستفيد في هذا التأمين يتعين وقت وقوع الحادث أي أنه من يكون حائزاً لسند الشحن وقت تحقق الخطر .

٣- أن للمستفيد حقاً خاصاً مباشراً قبل المؤمن ، فيستطيع أن يطالب المؤمن مباشرة بدفع مبلغ التأمين .

٤- أن للمؤمن أن يتمسك قبل المستفيد بالدفع التي تنشأ عن العقد ، كأن يدفع ببطلان التأمين بسبب إخفاء الموقع بيانات متعلقة بالخطر المؤمن منه أو تقديمه بيانات غير صحيحة ، لكن لا يجوز للمؤمن أن يحتج على المستفيد بالدفوع الشخصية التي قد تكون له تجاه موقع الوثيقة ، فليس للمؤمن أن يتمسك بالمقاصة بين التعويض والأقساط المستحقة على الموقع .

٥- يجوز للمشترط أن ينقض المشاطرة قبل أن يعلن المستفيد إلى المؤمن أو إلى المشترط رغبته في الإفادة منها ، وقبول المستفيد للتأمين يمكن إثباته بكافة الطرق ، بيد أنه يثبت عملاً بتقديم وثيقة التأمين .

٢١ – إلتزامات موقع الوثيقة :

موقع وثيقة التأمين هو وحده طرف في عقد التأمين ويتحمل الإلتزامات الناشئة عنه فهو الذي يلتزم وحده تجاه المؤمن بدفع الأقساط (م ٣٠٩ فقرة ٢

بحري لبناني) ، وليس للمؤمن أية دعوى على الغير المستيفد لإجباره على الدفع .

ولموقع الوثيقة في الأصل أن يطالب المستفيد بمبلغ القسط . ولكن الرجوع يتوقف على أساساً على العلاقات العقدية التي تربط المستأمن بالمستفيد . ففي البيع (سيف) يدفع المشتري المستفيد من التأمين قسط التأمين بإعتباره عنصراً من العناصر التي يشملها الثمن .

وموقع الوثيقة هو الملزم بتقديم بيانات دقيقة وصحيحة عن الخطر المؤمن منه . كما يلتزم بالإخطار عن التغييرات الطارئة على المخاطر ، وأن يعمل على إنقاذ الأشياء المؤمن عليها على الأقل إذا لم يعرف المستفيد وقت الحادث.

٣٢ـ حق المستفيد :

للمستفيد من التأمين حق خاص مباشرة تجاه المؤمن ، فيستطيع أن يطالبه مباشرة بدفع مبلغ التأمين بإسمه الخاص . فهو وإن لم يتعاقد بنفسه إلا أنه هو المستأمن الحقيقي . وهذه هي النتيجة الهامة للإشتراط لمصلحة الغير ، إذا ينشئ العقد حقوق لمصلحة غير لم يكن طرفاً فيه .

والمستفيد من التامين هو من له مصلحة في المحافظة على الشئ المؤمن عليه وقت وقوع الحادث . وغالبا ما يكون المستفيد مالكاً للشئ المؤمن عليه ، ويثبت حق الملكية بحيازة سند الشحن . وقد يكون المستفيد دائناً مرتهنا كما هو الشأن في البنك الذي أقرض لضمان البضائع وأصبح حائزاً بمقتضى سند الشحن .

وإذا كان المستفيد يكتسب حقه مباشرة من الإشتراط لمصلحة الغير ، إلا أن هذا الحق قابل للنقض ، فيجوز لموقع الوثيقة المشترط في الأصل أن ينقض المشارطة قبل أن يعلن المستفيد إلى المؤمن رغبته في الإفادة منها . وقبول المستفيد للتأمين يمكن إثباته بكافة الطرق ، ولكنه يثبت عملاً بتقديم وثيقة

التأمين .

وقد تطلب بعض الفقهاء أن يعلن إسم المستفيد للمؤمن قبل الحادث . ولكن هذا الحل غير مقبول ، لأن حق المستفيد ينشأ من العقد وليس من القبول ، وتسمح بعض التشريعات صراحة بالكشف عن إسم المستفيد المستأمن بعد الحادث (م ٨٦ من قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦) ، ويأخذ القضاء الفرنسي بذات الحكم (نقض فرنسي ١١ فبراير ١٩٦٨ – دالوز ١٩٦٨ -١- ٣٢٧) .

ولما كان قبول المستفيد يثبت عملاً بتقديم الوثيقة كما سلف ، فإن وثيقة التأمين لمصلحة الغير تكون عادة لحاملها . وللمستفيد أن يطالب بفائدة التأمين ولو لم تنتقل إليه الوثيقة ، لأن مطالبته تثبت قبوله ، والمستفيد هو حائز سند الشحن وليس حائز الوثيقة (نقض فرنسي ٥ مارس ١٨٨٨ -١-٣٦٥) .

٢٣- الدفوع التي يحتج بها المؤمن :

المستفيد الذي يطالب المؤمن بالتعويض ، إنما يستعمل حقاً خاصاً به ولكنه يستمد هذا الحق من العقد المبرم بين الموقع والمؤمن . ومن ثم يجب أن يكون هذا العقد ص٢حيحا . وتفريعا على الك يجوز للمؤمن أن يدفع تجاه المستفيد ببطلان التأمين بسبب إخفاء موقع الوثيقة بيانات متعلقة بالخطر المؤمن منه أو تقديمه بيانات غير صحيحة ، أو سبب وجود تأمين سابق يغطي كل الخطر . ومتى كان العقد صحيحاً ، فلا يجوز للمؤمن أن يحتج على المستفيد بأي دفع شخصي قد يكون له تجاه موقع الوثيقة . فليس للمؤمن أن يتمسك بالمقاصة بين التعويض والأقساط المستحقة على الموقع .

على أن بعض الفقه والقضاء يسمح بمقاصة الأقساط مع التعويض تأسيساً على إعتبارات العدالة (ليون كان وريوج رقم ١٤٣٧) . وهذا الرأي ينطوي على إنكار الحق الخاص للمستفيد . ويجب عدم التسليم بالمقاصة إلا إذا كان المستفيد قد تحمل شخصياً الإلتزام بدفع الأقساط ، أو إذا كان الموقع دائناً

للمستفيد المستأمن بمقدار الأقساط ، فيستعمل المؤمن حينئذ حق مدينه . والغالب عند عدم دفع الأقساط أن يكون ثمة محل لفسخ التأمين فينهار الحق الخاص للمستفيد .

٣٤ – التأمين في البيوع البحرية :

البيع البحري هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر ن وتنقسم البيوع البحرية إلى قسمين كبيرين هما :

١– البيوع عند الوصول ، وهي البيوع التي يتم فيها التسليم ونقل ملكية البضاعة إلى المشتري في ميناء الوصول . بمعنى أن البائع هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري بحيث يبرأ المشتري من إلتزامه بدفع الثمن في حالة هلاك البضاعة خلال الطريق . ومن ثم فإن البائع في هذه البيوع صاحب المصلحة في إبرام عقد التأمين البحري لحسابه الخاص . على أن هذه البيوع نادرة في العمل اليوم .

٣٥ – البيوع عند القيام :

وهي البيوع الذائعة في التجارة البحرية في الوقت الحاضر ، ويتم فيها التسليم ونقل الملكية في ميناء القيام أو الشحن . بمعنى أن المشتري هو الذي يتحمل مخاطر النقل البحري ويلتزم بدفع الثمن أياً كان مصير البضاعة . وتشمل البيوع لدى القيام بالبيع (سيف) والبيع (فوب) .

أ– في البيع (سيف) C.I.F . يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع ذاته بإبرام عقد النقل البحري وإبرام عقد التأمين البحري على لبضاعة المبيعة من مخاطر النقل البحري نظير ثمن جزافي شامل لقيمة المبيع cost وقسط التأمين Insurance وأجرة النقل Freight . وعندما يقوم المشتري بدفع الثمن يتسلم سند الشحن ووثيقة التأمين ، ويصبح صاحب المصلحة في التأمين .

ب– أما في البيوع (فوب F.O.B) فلا يلتزم البائع إلا بتسليم البضاعة

المبيعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المـــشتري Free on Board . ويقع عبء القيام بإبرام عقد النقل البحري وعقـــد التـــأمين علـــى البضاعة في هذه الحالة على عاتق المشتري ، أو المشتري قد يعهد إلى البائع بالتأمين على البضائع لحسابه ، في هذه الحالة يكون البائع وكيلاً عن المشتري عند قيامه بالتأمين ، وعندئذ يحرر البائع فاتورتين على المشتري واحدة تغطي الثمن والثانية تشمل المصاريف المترتبة على الخدمات التي يقوم بها البـــائع لحساب المشتري ، خاصة مقابل النقل والتأمين .

الفرع الثالث
إثبات العقد – وثيقة التأمين

٣٦ـ ضرورة الإثبات الكتابي :

إذا كانت القاعدة العامة للإثبات في العقود التجارية هي قاعدة حرية الإثبات ، بحيث يجوز إثبات هذه العقود بجميع طرق الإثبات ، إلا أن المشرع خرج على هذه القاعدة فيما يتعلق بعقد التأمين البحري ، فأوجب أن يكون عقد التأمين البحري ثابتا بالكتابة . وكذلك كل ما يطرأ عليه من تعديلات (م ٣٤١ فقرة ١ بحري مصري ، ٢٩٥ فقرة ١ بحري لبناني ، م ١/٢٦٨ بحري كويتي ، م ٢٩٨ بحري ليبي ، م ٢٩٦ بحري أردني ، م ٣٢٥ من نظام المحكمة التجارية السعودي ، م ٢٣٤ بحري قطري ،م ٢٣٥ بحري بحريني ، م ٣٣٣ بحري عماني) .

على أن الكتابة ليست شرطاً لصحة عقد التأمين يترتب على إغفالها البطلان ، بل هي شرط للإثبات فحسب ، بحيث يجوز إثبات العقد عند تخلفها بما يقوم مقام الكتابة من إقرار أو يمين (محكمة التمييز المدنية الأولى ، قرار رقم ٣٠ تاريخ ١٩٢/٥/١٥ مجموعة حاتم ج ١٢٧ ص ٥٤ رقم ٢) . ولكن لا يجوز إثبات عقد التأمين بشهادة الشهود والقرائن .

والحكمة من إشتراط الكتابة لإثبات عقد التأمين ذاته ولكل تعديل يرد عليه أما الوقائع اللاحقة للعقد فلا يمكن أن تتطلب إثباتاً كتابياً مهيئاً بالنسبة إليها ، بل تخضع لقاعدة حرية الإثبات ففي المواد التجارية . وهذا هو الحكم في الوفاء بالأقساط الذي يمكن أن يثبت بكافة الطرق .

٣٧ – وثيقة التأمين :

ويسمي المحرر المثبت لعقد التأمين بوثيقة التأمين . وهي تتخذ في العمل شكل محرر مطبوع تبين فيه الشروط العامة للآخر ، ويترك فراغ للعناصر المتغيرة في كل عقد كإسم المستأمن . والمال المؤمن عليه . والخطر المؤمن

منه ، ومدة التأمين وقسط التأمين. ويملأ هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة . وقد يضاف إلى الوثيقة أحياناً شروط خاصة تكتب باليد أو بالآلة الكاتبة تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها . وإذا وجد تعارض بينها وجب الإعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة ، لأن الشروط الأولى أكثر إنطباقاً ، لأن الشروط الأولى أكثر إنطباقاً على إرادة المتعاقدين من الثانية .

٣٨ – تنظيم الوثيقة :

تنص اللائحة التنفيذية لقانون الإشراف والرقابة على التأمين في مصر الصادرة بقرار وزير الإقتصاد رقم ٣٦٢ لسنة ١٩٩٦ والمعدلة بقرار وزير الإقتصاد رقم ٥٤ لسنة ١٩٩٩ في المادة ٥٨ مكرر (٥) على أنه (مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٢٠ من هذه اللائحة يجب أن تفرغ بيانات وثيقة التأمين التي تصدرها شركة التأمين أو إعادة التأمين في أسلوب يسهل فهمه ، وأن تكون مطبوعة بطريقة واضحة وتتضمن وصفاً دقيقاً لمحل ومبلغ التأمين وجميع الأحكام التي تنظم العلاقة التأمينية بين الشركة والمؤمن لهم والمستفيدين من تلك الوثائق ، وأن تبين بدقة الإجراءات التي يجب على المؤمن له أن المستفيد من وثيقة التأمين إتخاذها عند وقوع الخطر المؤمن منه للحصول على مستحقاته من الشركة).

وفي لبنان تنظم وثيقة التأمين من نسختين أصليتين تسلم نسخة منهما لكل من المتعاقدين (م ٢٩٥ بحري لبناني) ، بحيث يتمكن كل متعاقد من إثبات حقه عند الإقتضاء . وقد أجازت المادة ٢٩٥ في فقرتها الأخيرة لكل من المتعاقدين أن يحصل على صورة مطابقة للأصل من وثيقة التأمين غير النسختين الأصليتين .

ويجيز للقانون اللبناني توقيع السمسار لحساب المستأمن (م ٢٩٥) . وتصدر الوثيقة عملاً في سند عادي . ويجوز أن تصدر في شكل رسمي على يد الكاتب العدل (الموثق) . وإن كان هذا الوضع نادر الوقوع لتعارض

الرسمية بما تتطلبه من وقت نفقات مع أساليب التجارة التي تقوم على السرعة والتبسيط .

ويوجب قانون تنظيم هيئات الضمان الصادر في ٤ أيار ١٩٦٨ أن تحرر عقود التأمين المستعملة في لبنان باللغة العربية ، وأجاز أن تدرج إلى جانب النص الأجنبي ترجمة عربية ، ولوزير الإقتصاد الوطني بعد أخذ رأي مجلس الضمان أن يقرر إستثناء بعض أنواع عقود التأمين من تحريرها باللغة العربية إذا رأى ضرورة لذلك .

٣٩ـ ملحق الوثيقة :

يجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة إليها ، كالتعديل بالنسبة للمستفيد من التأمين أو في الأخطار أو في باقي شروط العقد . وكل تعديل أو إضافة في عقد التأمين الأصلي يجب أن يكون بالكتابة أيضاً . ويسمي المحرر الذي يتناول الوثيقة بالتعديل أو بالإضافة ملحق الوثيقة .

٤٠ – المذكرة المؤقتة :

وإذا كان إثبات عقد التأمين يجب أن يكون بالكتابة ، فإن هذه الكتابة قد تتخذ شكلا آخر أبسط من الوثيقة ليست الطريق الوحيد إثبات العقد .

ويثبت إتفاق الطرفين عادة في العمل بمذكرة مؤقتة يوقع عليها المؤمن Arrete d,assurance,slip تتضمن القواعد الأساسية التي يقوم عليها العقد وإلتزامات كل الطرفين للآخر . أما وثيقة التأمين فتوقع فيما بعد ، وقد لا توقع على الإطلاق وبمجرد التوقيع على هذه المذكرة ينعقد التأمين ويرتبط الطرفان ويتحمل المؤمن الخطر (م ٣٤١ فقرة ٢ بحري مصري) .

ويجب التمييز بين المذكرة المؤقتة ، وطلب التأمين الذي يتقدم به المستأمن للمؤمن ولا يحمل إلا توقيع المستأمن . فطلب التأمين وحده ليس ملزما للمؤمن ولا للمستأمن ، ولا يتم العقد إلا إذا وقع طرفاً على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة .

المبحث الأول
بيانات وثيقة التأمين

٤١ – تعدد كل من المادتين ٣٤٢ بحري مصري و ٢٩٥ فقرة ٢ بحري لبناني البيانات التي تذكر في وثيقة التأمين [1] . ولكن هذا التعداد غير مجد لأن الأطراف أحرار في تضمين العقد ما يشاءون من شروط بشرط ألا تكون مخالفة للنظام العام . وهذه هي بيانات الوثيقة .

(١) تاريخ العقد ومكانه : يبين في وثيقة التأمين السنة والشهر واليوم والساعة اللاتي تحرر فيها . وبيان التاريخ جوهري لمعرفة ما إذا طان الخطر موجوداً أو زال أو تحقق وقت إبرام العقد . كما تظهر أهميته في حالة تعدد التأمينات على الشئ الواحد ، إذا يعتد بالتأمين الأول دون التأمين اللاحق في بعض التشريعات . أما مكان العقد فيفيد في تحديد المحكمة المختصة .

(٢) أسماء المتعاقدين ، تنص المادة ٣٢٢ بحري مصري على أن يذكر في الوثيقة إسم كل من المؤمن والمستأمن وموطنه . أما المادة ٢٩٥ فقرة ٢ بحري لبناني فتوجب أن يبين في الوثيقة إسم طالب التأمين ومحل إقامته وبيان ما إذا كان التأمين لحسابه أو لحساب غيره .

(٣) الأشياء المؤمن عليها : يبين في وثيقة التأمين الأشياء المؤمن عليها . وتعيين الأشياء المؤمن عليها جوهري بحيث أن التمييز بين الوثائق يتم على أساس التمييز بين الأشياء المؤمن عليها .

أ – ففي وثيقة التأمين على السفينة : يجب تعيين السفينة وتحديد ذاتيتها بذكر

([1]) ينظم بيانات وثيقة التأمين في القوانين العربية الأخرى المواد التالية : (م ٢٧١ بحري كويتي ، م ٢٩٨ بحري أردني ، م ٣٢٥ من نظام المحكمة التجارية السعودي ، م ٢٣٦ بحري قطري ، م ٢٣٧ بحري بحريني ، م ٣٢٥ بحري عماني ، م ٢٩٨ بحري ليبي) .

الأسم والحمولة والجنسية والدرجة والنوع والغرض من الملاحة . وتعيين السفينة ضروري لتمكين المؤمن من تقدير بعض الأخطار التي تتعرض لها السفينة وبالتالي من تحديد قسط التأمين .وتقدير المؤمن لهذه الأخطار يستند إلى تصنيف السفن . وتصنف السفن عادة بحسب طبيعة بنائها وأدائها المسيرة وعمرها وجنسيتها إلى فئات أو درجات ثلاثة : درجة أولى وهي السفن المصنوعة من الحديد أو الصلب ومزودة بمحركات ميكانيكية ولا يزيد عمرها على ٢٠ أو ٢٥ سنة . ودرجة ثانية وهي السفن التابعة لبعض البلاد أو التي تنقص حمولتها عن ٥٠٠ طن . ودرجة ثالثة وهي السفن المبنية من الخشب والسفن الشراعية المزودة بمحرك مساعد .

ب- وفي وثيقة التأمين على البضائع : يجب بيان جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها ، ويكف في هذا الصدد ذكر بيانات سند الشحن في الوثيقة . وقد تعين السفينة التي ستشحن فيها البضائع المؤمن عليها . أما الوثائق العائمة أو وثائق الإشتراك فإنها لا تتضمن تعييناً للسفينة ، إنما قد تحدد نوع أو فئة السفن التي يمكن أن تشحن عليها البضائع أو تستثني بعض أنواع أو فئات هذه السفن .

(٤) الأخطار المؤمن منها : يبين في الوثيقة الأخطار التي يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها . على أنه إذا لم تحدد الأخطار المؤمن منها في الوثيقة ، فإن القانون قد تكفل ببيان الأخطار التي تقع على عاتق المؤمن .

(٥) مبلغ التأمين : مبلغ التأمين هو التعويض الذي يتعهد به المؤمن في حالة الحادث ، وهو يحدد نطاق المؤمن . ولكن بيانه ليس ضروريا فإذا لم يحدد مبلغ التأمين في العقد . فإن المؤمن يضمن الهلاك أو التلف اللاحق بالشئ المؤمن عليه في حدود قيمته الحقيقية .

أما إذا حدد مبلغ التأمين ، وكان المبلغ أقل من القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه ، فإن المستأمن يعتبر مؤمناً لنفسه بالفرق ، ويوجد في هذه الحالة تأمين

جزئي وتطبيق لقاعدة النسبية . كما سيأتي في البيان .

(٦) قسط التأمين : تنبي الوثيقة عادة قسط التأمين وزمان ومكان الدفع . على أنه لم تبين قيمة قسط التأمين ، فيرجع إلى السعر الجاري للتأمين .

(٧) توقيع المؤمن والمستأمن : وفي العمل توقع الوثيقة من المؤمن ومن السمسار لحساب المستأمن .

٤٢- ويلاحظ أن هذا التعداد للبيانات التي تدون في وثيقة التأمين ليس حصريا بل جاء على سبيل البيان والتمثيل . ومن ثم يجوز أن تضاف إليه حصريا ، بل جاء على سبيل البيان والتمثيل . ومن ثم يجوز أن تضاف إليه شروطاً أخرى يتفق عليها المتعاقدان عرض ما قد ينشأ بينهما من نزاع حول تنفيذ العقد على محكمين . ويسري شرط التحكيم على كل الدعاوي الناشئة عن عقد التأمين . ولكنه لا ينطبق على الدعوى التي ترفع من المؤمن أو المستأمن على الغير المسئول عن الهلاك أو التلف لأنه لم يكن طرفاً في العقد . وتقضي المادة ٥٧٠ فقرة ٤ مدني مصري ببطلان شرط التحكيم إذا ورد في الوثيقة بين شروطها العامة لا في صورة إتفاق منفصل عن الشروط العامة .

المبحث الثاني
حجية الوثيقة في الإثبات

٤٣ – وثيقة التأمين حجة بما دون فيها على طرفيها ، ولا يجوز إثبات عكس بياناتها إلا بالكتابة وفقاً للقواعد العامة . على أن تاريخ الوثيقة يكون حجة أيضاً على الغير حتى يثبت العكس تطبيقا للقواعد التجارية .

ومتى تم التوقيع على الوثيقة ، فإنها تكون وحدها قانون المتعاقدين ، وينتفي ما للمذكرة المؤقتة ، التي حلت الوثيقة محلها من حجية الإثبات .

ولا يجوز تعديل الوثيقة إلا بمحرر كتابي آخر يسمي (ملحق الوثيقة) . ويعتبر ملحق الوثيقة متمما للوثيقة ذاتها ، بحيث يعتمد عليها معاً في إثبات التأمين .

المبحث الثالث
تفسير وثيقة التأمين

٤٤- يخضع عقد التأمين في تفسيره للقواعد العامة في تفسير العقود . فإذا كان ثمة محل لتفسير وثيقة التأمين وجب البحث عن النية المشتركة للمتعاقدين دون الوقوف عند المعنى الحرفي للألفاظ ، مع الإستهداء في ذلك بطبيعة التعامل ، وبما ينبغي أن يتوافر من أمانة وثقة بين المتعاقدين ، ووفقاً للعرف الجاري في المعاملات (م ١٥٠ فقرة ٢ مدني مصري ، ٣٦٦ موجبات وعقود لبناني ٩ .

وإذا كانت عبارة الوثيقة واضحة ، فلا يجوز الإنحراف عنها عن طريق تفسيرها للتعرف على إرداة المتعاقدين (م ١٥٠ فقرة ١ مدني مصري) .

وإذا كان الشك يفسر لمصلحة المدين طبقا للقواعد العامة (م ٣٦٩ موجبات وعقود) ، فإنه لا يجوز مع ذلك أن يكون تفسير العبارات الغامضة في الوثيقة ضاراً بمصلحة الطرف المذعن وهو المستأمن(م ١٥١ مدني مصري) . وفي إنجلترا تفسر الشروط الغامضة في غير صالح من صاغ الوثيقة . ومن ثم فإن الوثيقة يجب أن تفسر في حالة غموضها لصالح المستأمن طالما أنها من وضع شركة التأمين .

أما بالنسبة للشروط التي تتناول الأخطار المؤمن منها ، فمن المقرر فقها وقضاء أن وثيقة التأمين يجب أن تفسر تفسيرا ضيقا ، بمعنى أن التأمين لا يغطي إلا الأخطار المذكورة في الوثيقة والتي أتخذت كأساس لتحديد القسط ، فلا يسوغ تفسير الوثيقة بقصد توسيع الأخطار (إستئناف بيروت الأولى قرار رقم ٤٦٣ تاريخ ١٩٧٠/٥/٢٣ . وأيضا قرار محكمة التمييز رقم ١ تاريخ ١٩٦٣/١/٧ النشرة القضائية ٥٥٥/١٩٦٣) .

وإذا كان للشروط المطبوعة في وثيقة التأمين ما للشروط الخطية من قوة إلزامية ، فإنه إذا تعارضت الشروط المطبوعة في الوثيقة مع شروطها الخطية

وجب إعمال الثانية دون الأولى لأنها أكثر إنطباقاً على إرداة المتعاقدين .

وإذا كانت الوثيقة محررة بلغة أجنبية عن الطرفين المتعاقدين أو عن أحدهما ، وجب تفسير عباراتها وشروطها بالمعنى الفني والقانون الذي لهذه العبارات في اللغة المستعملة ، فإذا تضمنت وثيقة تأمين محررة باللغة الإنجليزية شرطاً يقضي بمسئولية المؤمن عن خيانة الربان والطاقم Barratry فإن المـؤمن لا يسأل إلا عن أخطاء الربان العمدية دون أخطائه غير العمدية ، فلـو أخطـأ الربان في رص البضاعة فإن المؤمن لا يضمن الضرر الناشئ عن هذا الخطأ (إستئناف مصري مختلط ١٩٣٢/٥/١١ بلتان س ٤٤ ص ٣١٨) .

وحكم بأن المؤمن لا يسأ عن خطر السرقة الذي يذكر في وثيقـة التـأمين تحـت هـذه الحـروف S.R.S.C.C (Strikes,Riots and Civil Commotions) إلا إذا تحقق في الحدود سالفة الذكر ، بأن يكـون نتيجـة إضراب العمال أو الفتن أو القلاقـل الـشعبية (إسـتئناف مـصري مخـتلط ١٩٤٦\٥\١٢ بلتان س ٥٨ ص ١٩١) .

ولما كانت وثائق التأمين البحري المعمول بها في مصر ولبنان مترجمة عن وثيقة اللويدز الإنجليزية والشروط المعدلة لأحكامها الـصادرة عـن مجمـع مكتتبي التأمين بلندن ، فإنه يجب لتحديد مدلول كثير من الشروط التي ترد في وثائق التأمين البحري المصرية واللبنانية وتفسيرها الرجوع إلـى أراء الفقـه الإنجليزي ، وما أستقر عليه القضاء في انجلترا في تفسير هذه الشروط .

المبحث الرابع
إنتقال وثيقة التأمين

٤٥- قد تكون وثيقة التأمين إسمية تحمل إسم المستأمن أو لأمره أو لحاملها (م ٣٤٣ فقرة ١ بحري مصري) .

وتختلف طرق إنتقالية الوثيقة وآثار هذا الإنتقال بإختلاف شكل الوثيقة ذاتها

٤٦ – إذا كانت وثيقة التأمين أسمية تحمل إسم المستأمن ، وهذا هو الوضع الغالب في التأمين على السفينة حيث يكون شخص المستأمن محل إعتبار خاص لدى المؤمن ، وأريد نقل الحقوق الناشئة عنها ، فلا مفر من إجراء تعديل في الوثيقة يعتبر في الواقع بمثابة تأمين جديد لا تنازلاً عن التأمين الأصلي ، أو أتباع طريق حوالة الحق بإعلان الحوالة للمؤمن أو قبوله لها .

ويعتبر المحال إليها خلفا للمحيل يصح الإحتجاج في مواجهته بكافة الدفوع التي كان يمكن التمسك بها إزاء المستأمن الأصلي . فلو كان العقد باطلاً بسبب إخفاء بعض البيانات ، جاز للمؤمن التمسك بالبطلان في مواجهة المحال إليه . وإذا لم يكن المؤمن قد أستوفى أقساط التأمين بعد ، أمكنه أن يحتج بالمقاصة إزاء المحال إليه .

على أن الحقوق والإلتزامات الناشئة عن عقد التأمين قد تنتقل بحكم القانون دون حاجة لإستيفاء إجراءات حوالة الحق . فإذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة أستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر ، وعلى المالك الجديد والمستأجر أن يقوم بجميع الإلتزامات التي كانت على عاتق المستأمن قبل المؤمن بمقتضى هذا التأمين (م ٣٨٥ بحري مصري جديد وتقابل م ٣٠٣ بحري لبناني) .

وتقضي المادة ٤٩ من قانون التأمين البحري الفرنسي الصادر سنة ١٩٦٧ ، بأنه في حالة إنتقال ملكية السفينة أو تأجيرها عارية غير مجهزة ، فإن التأمين يستمر بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يخطر

المؤمن بذلك في خلال عشرة أيم من تاريخ إنتقال الملكيـــة أو مـــن تـــاريخ الإيجار ، وأن يقوم بتنفيذ جميع الإلتزامات التي كان يلتزم بها المستأمن تجاه المؤمن بمقتضى العقد . ومع ذلك يجوز للمؤمن أن يفسخ العقد خلال شهر من تاريخ إخطاره بإنتقال الملكية أو, التأجير . ويظل من انتقلت إليه الملكيـــة أو المستأجر ملزما قبل المؤمن بدفع الأقساط المستحقة . وتنص المادة ٥٠ مـــن القانون على أن التصرف في أغلبية الحصص في سفينة مملوكة على الشيوع يستتبع تطبيق الأحكام السابقة .وقد أخذت المادة ٣٨٥ من قـــانون البحـــري المصري الجديد بذات الأحكام .

٤٧ـ وثيقة التأمين للأمر والوثيقة لحاملها :

قد تكون وثيقة التأمين للأمر فتتدوال بطريق التظهير ، أو لحاملها فتتـــدوال بطريق التسليم . وإستعمال شرط الأمر ذائع في التأمين علـــى البـــضاعة إذا يكون سند الشحن في العادة للأمر ، فترفع وثيقة التأمين للأمر بسند الـــشحن للأمر والكمبيالة للأمر المسحوبة من بائع البضاعة (الكمبيالة المـــستندية) ، وتتدوال المستندات الثلاثة معاً بطريق التظهير . وإذا لم تـــصل البـــضاعة أو وصلت تالفة ، أمكن لحامل هذه المستندان أن يطالب المؤمن بمبلغ التأمين .

٤٨ – الدفوع التي يحتج بها على حامل وثيقة التأمين :

وأثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمؤمن أن يحتج في مواجهة حامل وثيقة التأمين للأمر أو لحاملها الذي يطالبه بملغ التأمين بالدفوع التي يمكن الإحتجاج به تجاه المستأمن الأصلي ؟ .

يذكر بعض الشراح على المؤمن هذا الحق ، ويرى تطبيق قاعـــدة تطهيـــر الدفوع أو عدم الإحتجاج بالدفوع على وثيقة التأمين للأمر أو لحاملها (ليون كان ورينوج ٦ رقم ١٤٥) .

بيد أننا نرى أن للمؤمن الحق في أن يتمسك في مواجهة الحامـــل بالـــدفوع التي تكون له قبل المستأمن الأصلي . وذلك لأن قاعدة عدم الإحتجاج بالدفوع

على الحامل حسن النية خاصة بالأوراق ، لأنها أداة ضمان لا أداة ائتمـــان . كما أن اشتمال الوثيقة على شرط الأمر أو الحامل إنما يقصد به التعديل فـــي الشكل الذي تحصل به حوالة الحق لا التعديل في أحكامها ، لأنـــه إذا أمكـــن افتراض أن المؤمن قد تنازل عن إشتراطه رضائه بالحوالة أو إعلانـــه بهـــا مقدماً لعدم اهتمامه بشخص المستأمن ، فلا يمكن افتراض أن المموّن قد قصد من إختيار تحرير الوثيقة بهذا الشكل تنازله عن الدفوع التي قد تكون له قبـــل المستأمن الأصلي .

وقد أعتنق قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦ (م ٥٠) الإتجاه الثاني وأعطى المؤمن الحق في أن يحتج على الحامل بالدفوع التي يمكنه أن يحـــتج بها على المستأمن . وبذات الحكم أخذ المشرع اللبناني فنـــصت المـــادة ٢٩٩ بحري لبناني على أنه (يحق للضامن أن يتذرع تجاه حامل وثيقة الـــضمان ، وأن تكن منظمة للأمر أو لحاملها بالإعتراضات المختصة بها التي كان فـــي وسعه الإحتجاج بها على المضمون الأول فيما لو كان التحويل لم يقع) . كما أعتنق هذا الإتجاه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد الـــذي صدر سنة ١٩٩٠ إذا نصت المادة ٣٤٣ فقرة ٣ منه على أن (يكون لحامـــل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن أن يحتج في مواجهتـــه بالدفوع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محـــررة لأمرها أو لحاملها) .

ومن ثم يجوز للمؤمن أن يدفع تجاه حامل الوثيقة ببطلان عقد التأمين بسبب كتمان المستأمن أو تقديمه بيانات غير صحيحة . كما يستطيع أن يدفع تجـــاه الحامل بالمقاصة بين تعويض التأمين والأقساط المستحقة بمقتضى العقد .

وقد أعترض على هذا الحل بأنه ضار بالإئتمان إذا أن المتنازل إليه لن يهتم كثيراً بقبول التأمين الذي يمكن أن يتعرض للبطلان بسبب دفع شخصي خاص بالمستأمن ، أن من الأفضل حماية الحامل على حماية المؤمن ، لأن المـــؤمن

يعلم عن طريق قبوله شرط الأمر أو الحامل أنه قد يوجد أمام حامل تحصن تجاهه بحق خاص مباشر .

بيد أن هذه الحجج غير قاطعة . فمما لا شك فيه أن المؤمن على علم بذلك عن طريق إدراج شرط الأمر أو الحامل . ولكن الحامل يعلم أيضاً أنه معرض للبطلان الناشئ عن فعل المستأمن ، ومن السهل عليه الرجوع على المستأمن أكثر مما هو ميسور للمؤمن الرجوع على الموقع الأصلي للوثيقة . وإذا كنا نعتد بحسن النية الذي يجب أن يسود عقد التأمين ، فإنه يجب أن لا يسمح للمستأمن بأن يجعل العقد المعيب بمأمن من الطعن عليه عن طريق التظهير . والخلاصة أن المؤمن يضمن الغير الحامل كما يضمن المستأمن نفسه ، ولكن ذلك لا يلغي أثر التظهير في إنشاء حق مباشر لمصلحة الحامل على المؤمن .

الفصل الثاني
الأموال المؤمن عليها

٤٩ – المبدأ :

الأصل أن كل شئ أو مال معرض لأخطار الملاحة يجوز أن يكون محلاً التأمين البحري [1]. وفي ذلك تقول المادة ٣٤٥ من التقنين البحري المصري الجديد (يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية) كما تختم المادة ٣١٠ بحري تعدادها للأشياء التي يجوز التأمين عليها بقولها(وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة) .

ولما كان التأمين البحري هو تأمين من الأضرار التي تصيب الأموال ، فإن التأمين على الأشخاص (البحارة والركاب) من الحوادث البدنية لا يعتبر تأميناً بحرياً بل تأميناً بريا من نوع التأمين على الحياة ، ولو أنه قد ينشأ عن خطر بحري . وذلك لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأشياء دون الأشخاص .

والتأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المستأمن فقط ، فلا يجوز أن يكون التأمين مصدر إثراء للمستأمن ، وأن يجعل المستأمن بعد وقوع الحادث في حالة مالية أحسن من التي كان عليها ولو لم يقع الحادث وهذه القاعدة تحدد الأموال التي يجوز التأمين عليها من جهة أولى ، وتمنع التأمين على الشئ بمبلغ يزيد على قيمته من جهة ثانية ، وتحظر التأمين المتعدد على نفس الشئ بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمة الشئ المؤمن عليه من جهة ثالثة .

---

(1) أنظر م ٣١٣ بحري أردني ، م ٣٢٧ من نظام المحكمة التجارية السعودي ، م ٢٣٧ بحري قطري ، م ٢٣٨ بحري بحريني ، م ٣٣٦ بحري عماني .

الفرع الأول
تحديد الأموال التي يجوز التأمين عليها

٥٠ـ تطور التشريع :

تنص المادة ١٧٦ من التقنين البحري المصري الملغي على أ،ه يجـوز أن يكون التأمين على ما يأتي : جـسم الـسفينة ، وأدوات الـسفينة وأجهزتهـا وتجهيزاتها ،والمؤونة والمبالغ المقرضة قرضا بحرياً ، والبضائع المشحونة ، وجميع ما يقوم بالنقود من الأشياء ويكون معرضاً لأخطار السفر في البحر . ثم تجئ المادة ١٩٠ فقرة ١ من هذا التقنين فتنص على أن (تكون مـشارطة التأمين باطلة إذا كانت معمولة على أجهزة البضائع الموجودة على السفينة أو على الربح المأمول حصوله منها أو على أجر البحـريين أو علـى المبـالغ المقترضة إقتراضا بحرياً أو على الأرباح البحرية الت ينـتج مـن المبـالغ المقترضة إقتراضا بحرياً) . وسند الشارع في هذا الإستثناء علـى الأصـل العام أن التأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى جبر ما لحق المستأمن مـن خسارة وافتقار وما نقص من ذمته بفقد المال المؤمن عليه فحسب ، ولكنه لا يكفا للمستأمن ما فاته من ربح وإثراء . فأجرة البضائع مـثلاً تـضيع علـى المجهز إذا هلكت البضاعة المنقولة ، ولو أجيز التأمين عليها ليحصل المجهز علي مبلغ لم يكن في ذمته ولحقق كسبا من التأمين .

ولم تسلم فكرة الشارع المصري هذه من النقد . ذلـك لأن المقـصود بـأن التأمين عقد تعويض هو الضرر الذي يلحق المستأمن كاملاً من جراء تحقـق الحادث . ولا شك في أن هذا الضرر يشمل ما لحق المستأمن من خسارة وما فاته من كسب . فلا يكفي أن يحصل المستأمن على قيمة الشئ الهالك ، بـل يجب أن يوضع في المركز الذي كان سيشغله فيما لو لم يهلك هذا الشئ . أما أن يفيد المستأمن من تحقق الخطر وأن يكون بعد تحققه في مركز أحسن من المركز الذي سيكون فيه فيما لو لم يقع الخطر فهذا هو المحظور والممنـوع

فحسب ، وهذا هو المقصود بأن التأمين عقد التعويض .

ولذلك فإن الشارع الفرنسي عدل نص المادتين ٣٤٤، ٣٤٧ من التقنين التجاري الفرنسي المقابلتين للمادتين ١٧٦ و ١٩٠ من التقنين البحري المصري (الملغي) بالقانون الصادر في ١٢ أغسطس ١٨٨٥ ، وأجاز التأمين على أجرة النقل الصافية وأجرة أفراد الطاقم والمبالغ المقترضة قرضا بحرياً والربح البحري والربح المأمول حصوله من البضاعة المشحونة وبوجه عام (كل الأشياء المقومة بالنقود والمعرضة لأخطار الملاحة) . كما أن المادة ٣ من قانون التأمين البحري الفرنسي الجديد الصادر في ٣ يوليو ١٩٦٧ ، قد نصت على أن (كل مصلحة مشروعة)،بما في ذلك الربح المأمول ، يجوز أن تكون محلاً للتأمين . ثم جاء التقنين البحري المصري الجديد ونص في المادة ٣٤٥ على أنه يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية .

هذا وتنص المادة ٣٣٠ من التقنين البحري اللبناني على أن (كل شخص صاحب علاقة (أي مصلحة) يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والأغذية وأجر البحارة وأجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموثقة في السفينة والربح المأمول وبإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة).

وينقسم التأمين البحري إلى قسمين كبيرين : التأمين على السفينة Assu-rance sur corps,hull insurance ، والتأمين على البضائع Assurance sur facultes , cargo insurance . وبجانب هذين النوعين يوجد نوع ثالث هو التأمين على تعويض التأمين أو إعادة التأمين . وبعد دراسة هذه الأنواع الثلاثة الرئيسية ، نستعرض التأمين من المسئولية والقيم الأخرى القابلة للتامين .

المبحث الأول
التأمين على السفينة

٥١ – السفينة وملحقاتها :

تأتي السفينة على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها ، ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فقط ، بل يشمل ملحقاتها أي الآلات والأدوات اللازمة لملاحتها ويشمل التأمين على السفينة نفقات التجهيز Frais d,armament, outfit كأغذية الطاقم والركاب والوقود وأجور رجال الطاقم إذا كان قد دفع لهم جزء من الأجر على الحساب .

وليس من الضروري أن يكون للمنشأة المؤمن عليها الصفة القانونية للسفينة ، بل أي جسم عائم يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري .

ويجوز التأمين على السفينة قيد الإنشاء والبناء . ويضمن المؤمن في هذه الحالة المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء كالحريق ، ومخاطر إنزال السفينة في البحر ، والمخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر . ولا شك في أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة بعد إنزالها في البحر هي مخاطر بحرية . ويجب إعتبار المخاطر الخاصة بالإنزال مخاطر بحرية كذلك . أما شمول التأمين البحري للمخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء فيعد امتدادا لفكرة التأمين البحري وتطبيقا لقواعد هذا التأمين على المنشأة التي ستكسب فيما بعد الوصف القانوني للسفينة ولكنها لا تتعرض لأخطار الملاحة كما أن عقد التأمين المبرم يجب أن يكون له نفس الطابع أياً كانت حالة بناء السفينة .

ويلاحظ أن التأمين على السفينة هو تأمين على الشئ يغطي الهلاك أو الضرر اللاحق بالسفينة ذاتها . وهو في نفس الوقت تأمين من المسئولية يغطي الأضرار التي تحدثها السفينة بالغير كتعويض التصادم أو حصة السفينة في الخسارة المشتركة .

٥٢ – أجرة السفينة :

إذا تعرض المجهز لخطر فقد أجرة السفينة ، إذا أن الأجرة لا تستحق في حالة هلاك البضائع (م ١٩٤ و ٢٢١ بحري مصري جديد ، ١٨١ بحري لبناني) وتقضي المادة ١٩٠ بحري مصري (ملغي) ببطلان التأمين المعقود على أجرة السفينة ، لما أرتأه المشرع المصري من أ، التأمين على الأجرة يهيئ للمجهز سبيلا للإثراء مما يتنافى مع طبيعة التأمين بوصفه عقد تعويض .

ولم يقف المجهزون مكتوفي الأيدي أمام هذا الخطر ، بل جروا مع ذلك على التأمين على أجرة النقل على أ، يتعهد المؤمن بعدم المطالبة بالبطلان . وتسمي وثيقة التأمين في هذه الحالة بوثيقة الشرف . بيد أن هذا الطريق غير مأمون العاقبة محفوف بالخطر، إذا يتعرض المجهز لخطر سوء نية المؤمن . ولذلك لجأ المجهزون إلى طريق آخر هو الإشتراط في عقد النقل على أن تكون الجرة مستحقة مهما طرا من حوادث . وبمقتضى هذا الشرط يقوم الشاحن بدور المؤمن ، إذا هو يلتزم بدفع الأجرة للمجهز مهما كانت الحوادث التي تطرأ للبضاعة في مقابل تخفيض مقدار الأجرة . وللشاحن بدوره أن يؤمن على الأجرة التي يلتزم بدفعها للمجهز في كل الأحوال . وبذلك يتوصل المجهز إلى التأمين على الأجرة بطريق غير مباشر .

ولما كان حظر التأمين على أجرة السفينة يصدر عن تصوير للتأمين بوصفه عقد تعويض ، بل أن طبيعة التأمين ذاتها تقضي بتعويض المستأمن عن الضرر الذي يلحقه كاملاً سواء في ذلك ما لحقه من خسارة أو ما فاته من كسب ، فقد عدلت التشريعات الحديثة عن هذا الخطر وأجازت التأمين على أجرة السفينة . أما المشرع اللبناني فيجيز التأمين على أجرة السفينة إذا أن المادة ٣١٠ بحري لبناني تذكر أجرة السفينة بين الأموال التي يجوز التأمين عليها .

ولا يجوز التأمين إلا على الأجرة الصافية ، لأن النفقات التجهيز تندرج في التأمين على السفينة كما تقدم . فلو قام المجهز بالتأمين على الأجرة الإجمالية لحقق كسبا وإثراء من التأمين . وتحدد المادة ٣١٢ بحـري لبنـاني الأجـرة الصافية جزافا بستين في المائة من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لـم يـنص العقد على مبلغ معين .

ويلاحظ أنه ليس هناك حظر مطلق للتأمين على الأجرة الإجمالية ، بـل إن المحظور فقط هو الجمع بين التأمين على نفقات التجهيز والأجرة الإجمالية . ومن ثم فإن للمجهز الحرية في التأمين على الأجرة الإجمالية وعدم التـأمين علة نفقات التجهيز .

والتأمين على أجرة السفينة أمر نادر الوقوع ، إذا أن المجهز يفضل عليـه شرط الأجرة المكتسبة مهما طرأ من حوادث . أما فيما يتعلق بالشاحن الـذي يلتزم بدفع الأجرة في هذه الحالة ، فإن التأمين على البضائع يـشمل الأجـرة المكتسبة مهما كان الطارئ (م ٣١٤ بحري لبنـاني) ، أي أءه يكـون علـى الأجرة التي يلتزم بدفعها .

المبحث الثاني
التأمين على البضائع

٥٣ – يتم التأمين على البضائع إما بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة ، وإما بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة إشتراك .

١ـ التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة

٥٤ – يجوز التأمين على البضائع أياً كان نوعها ، وآيا كانت طريقة نقلها ، أي سواء أكانت منقولة بمقتضى سند ادخار أو بمقتضى سند شحن .

ويجب أن يشبه بالبضائع أمتعة المسافرين ، والأشياء التي تجمعها السفينة الناقلة خلال رحلة علمية ، والأسماك التي توجد على ظهر سفينة صيد .

وقد تستبعد الوثيقة بعض البضائع التي لا يرغب المؤمن في التأمين عليها أو يرغب في تغطيتها بشرط خاص . فقد تستبعد الوثيقة الأشياء الثمينة كأوراق البنكنوت والأوراق المالية والمعادن الثمينة والمجوهرات والحلى الذهبية ، والطرود البريدية . ولا يرفض المؤمنون التأمين على هذه البضائع المستبعدة ، ولكنهم يتطلبون تصريحا خاصاً ويحتفظون بالحق في قبولها .

والتأمين على البضائع هو في المبدأ تأمين على البضائع التي تكون محلاً لنقل بحري . ولكن الوثائق من نطاق تطبيقها بحيث تشمل البضائع التي تكون محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي تابع لنقل بحري تغطية الوثيقة .

ويقبل المؤمنون بيانات سند الشحن بشرط أن تكون صحيحة ، مع الإحتفاظ بأثر التصريح غير الصحيح المقدم عمدا من الشاحن وهو يحرم الشاحن من حق الرجوع على المؤمن .

٥٥ـ التأمين على الربح المأمول :

لم يكن المشرع المصري (م ١٩٠ بحري ملغي) يجيز التأمين على الربح المأمول حصوله من البضاعة ، مثله في ذلك مثل التقنين التجاري الفرنسي الصادر سنة ١٨٠٧ . وذلك لنفي العلة التي أملت حظر التأمين على أجرة

النقل ، إذا يمتنع على الشاحن أ، يصيب مغنماً من وراء التأمين . وعلى هذا إذا أراد الشاحن التأمين على البضاعة فعليه أن يؤمن عليها بقيمتها في ميناء القيام لا بقيمتها في ميناء الوصول ، وتشمل القيمة في ميناء القيام ثمن الشراء وأجرة النقل فإذا كان مشترطا دفعها في جميع الأحوال ، ولكن يمتنع عليه أن يضيف إلى هذه القيمة الربح الذي كان يأمل الحصول عليه من بيعها في ميناء الوصول . وقد عدلت التشريعات الحديثة عن هذا الخطر وأجازت التأمين على الربح المأمول ، إستنادا إلى أنه يجب تعويض المستأمن عن الضرر الذي يلحقه كاملاً . والتعويض الكامل يجب أ، يكون معادلا تماماً للضرر الواقع والربح الفائت طبقا للقواعد العامة (م ٢٦٠ موجبات وعقود) وهذا ما أخذت به المادة ٣١٠ من التقنين البحري اللبناني .

ورغم إجازة التشريعات الحديثة للتأمين على الربح المأمول ، فإن البعض انتقده بأنه تأمين من الأخطار التجارية وليس من الأخطار البحرية . ولكن هذا الإنتقاد في غير محله ، لأن سبب فقد الربح هو الخطر البحري . فالخسارة ليست راجعة إلى تقلبات السوق التجاري بل إلى مخاطر الملاحة ، ومن العدل تعويض الشاحن بطريقة كاملة .

على أن في الأمر صعوبة تكمن في كيفية حساب الربح المأمول . وقد يقابل بأن في الإمكان التأمين على البضاعة بحسب قيمتها في ميناء الوصول . ولكن كان يتأتى معرفة هذه القيمة في الوقت الذي يبرم فيه التأمين ؟ كما أنه من المحتمل هبوط أسعار البضاعة فلا يكون ثمة ربح على الإطلاق ويثري المستأمن من وراء التأمين . ولحل هذه الصعوبة فإن التشريع اللبناني يحدد الربح المأمول جزافا بعشرة في المائة من قيمة البضاعة عند القيام ما لم يرد نص مخالف في عقد التأمين (م ٣١٣ بحري) .

٢ـ الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك [1] .

٥٦ـ تعريف :

الأصل أن يتضمن عقد التأمين تحديدا للأشياء المؤمن عليها من وجه الدقة . وهذا التحديد يسمح بتقدير ما إذا كانت هذه الأشياء معرضة للأخطار وما إذا كان المستأمن قد تضرر من الهلاك أو التلف .

ولكن وثيقة التأمين قد لا تتضمن تحديدا للأشياء المؤمن عليها فتسمي الوثيقة العائمة Police Flottante .Flooting Policy . كما تسمي وثيقة الإشتراك Police d,abonnement لأن المستأمن يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن بدفع قسطاً دوريا يحدد على أساس ما يشحن . ويطلق عليه المشرع اللبناني إسم (الوثيقة غير الثابتة) .

وتعرف الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك بأنها الوثيقة التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المستأمن خلال فترة محددة . كأ، يؤمن تاجر في بيروت على كافة البضائع التي يردها إلى الإسكندرية أو يستوردها خلال سنة في حدود مبلغ معين . ويلاحظ أن إستمرار العقد يتمثل في إصطلاح (وثيقة الإشتراك) وأن عدم تحديد الأشياء المؤمن عليها يتمثل في تعبير (الوثيقة العائمة) .

ويلاحظ أيضاً أن قسط التأمين في الوثيقة العائمة لا يمكن أن يكون محدداً وقت إبرامها ، بل هو يتحدد حسب طبيعة ومقدار البضائع التي تشحن خلال الفترة المحددة ويحدد القسط من واقع الإخطارات المقدمة .

---

(1) أنظر في تفاصيل الوثيقة القائمة مؤلف الأستاذ الدكتور على سيد قاسم ، وثيقة التأ/يـن العائمة ، دار النهضة العربية . وكذلك مؤلف الأستاذ الدكتور جلال وفاء محمدين ، التأ/يـن بوثيقة الإشتراك ، دار الجامعة الجديدة .

٥٧ – مزايا الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك :

قد يكون من المفيد في كثير من الأحيان أن لا يعقد التأمين بمقتضى وثـائق خاصة مستقلة يبرمها المستأمن ، كما هي الحال بالنسبة للتجار والـصناعيين الذين يلتزمون بشحن كميات من البضائع على دفعات خـلال فتـرة معينـة كالسيارات والأجهزة الكهربائية والأدوات المنزلية والحبوب والقمـح وغيـر ذلك . وتلبية لهذه الحاجة ولأجل تغطية مثل هذه العمليـات المتتابعـة أخـذ المؤمنون يستعملون الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك .

والوثيقة العائمة ذائعة عملاً ومستعملة بوجه عام فـي عمليـات التـصدير والاستيراد لما تتضمنه من مزايا على الوثائق العادية :

(١) فهي تسمح بالتأمين على البضائع التي تصدر أو تستورد خلال فتـرة معينة قبل القيام بشحنها ومعرفة نوعها وقدرها وقيمته .

(٢) وهي تعفي الأطراف من إبرام وثيقة مستقلة خاصـة بكـل رسـالة بحرية ، اكتفاء بتقديم إخطار عن كل شحنة من البضائع خلال الفترة المحددة مما يترتب عليه قصد كبير من الوقت والنفقات .

(٣) كما أن المستأمن يحصل على قسط تأمين مخفض ، لأن المؤمن متأكدا من الحصول على الأقساط لمدة طويلة ، ولأن الوثيقة تتضمن توزيعا للأخطار على عدد كبير من الشحنات . كما أن هذا الإشتراك يضمن للطـرفين ثبـات القسط طوال فترة العقد رغم تغير سعر القسط في السوق .

وهذه المزايا كانت سبباً في نيوع الوثيقة العائمة في التأمين على البضائع .

وغالبا ما تقترن الوثيقة العائمة بشرط التأمين لمصلحة شخص غير معين . وهذا الاقتران كان جزيل الفائدة . إذا جرت عادة أمناء النقل وشركات الملاحة الكبرى على عقد وثائق عائمة تشمل كافة البضائع التي يقومون بشحنها خلال فترة معينة لمصلحة شخص غير معين ، ثم يعرضون على الشاحنين الإفـادة من هذا التأمين نظير مبلغ يضاف إلى أجرة النقل .

٥٨ـ بيانات الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك :

تضمنت المادة ٣٩٣ من التقنين البحري الجديد البيانات التي يجب أن تشتمل عليها وثيقة الإشتراك ، فنصت على أنه (إذا أبرم التأمين بوثيقة إشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة أو أقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها ، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة) .

ويتضمن قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦ القواعد الرئيسية المنطبقة على الوثائق العائمة (م ٢٩) .

٥٩ـ الطبيعة القانونية للوثيقة العائمة :

ولما كانت الوثيقة العائمة لا تتضمن تحديدا للبضائع المؤمن عليها . فقد يقال بأنها لا تعدو أن تكون مجرد وعد بالتأمين يتعهد المؤمن بمقتضاه بالتأمين اللاحق على البضائع التي يقوم المستأمن بشحنها . بيد أن هذا القول غير صحيح . فالوثيقة العائمة هي عقد تأمين نهائي ملزم لطرفيه بمجرد إبرامه . كل ما هنالك أن محل العقد غير محدد وقت إبرامه ولكنه قابل للتحديد فيما بعد ، ويتم تحديد البضائع المؤمن عليها بواقعة الشحن ذاتها . وهذه القاعدة الجوهرية قررها القضاء منذ أن عرفت الوثيقة العائمة . فلقد قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢ فبراير ١٨٧٥ (دلوز ١٨٧٥-١-٦٧) بأن واقعة الشحن هي التي تعطي الحياة للتأمين دون حاجة لأي تعبير جديد عن إرداة المتعاقدين) . وأضافت في حكم لا حق بتاريخ ٢٩ أبريل ١٨٨٥ (دلوز ١٨٨٦-١-٧) إلى العبارة السابقة العبارة التالية : ويظل التامين مفتوحا لمصلحة المستأمن ويتغذى بالشحنات المتعاقبة التي تتم لمصلحته في حدود المبلغ المتفق عليه (أنظر أيضاً نقض فنسي ٧ فبراير ١٩٠٨ دلوز ١٩٠٩ -

١-٢٦٥ ، ٥ نوفمبر DMF ١٩٥٢-١٢٩١) . وعلى هذا فليس الإخطار الذي يرسله المستأمن للمؤمن بحصول الشحن هو الذي يتحقق به تحديد البضاعة ، بل واقعة الشحن .

ومن رأينا أن إلتزامات كل من المؤمن والمستأمن تنعقد معلقة على شرط واقف هو وجود شحنات في المستقبل . وينتج من هذا أنه ليس للمستأمن يخصص هذه الشحنة للوثيقة العائمة أو لا يخصصها ، بل يلتزم بأن يخصص جميع الشحنات للوثيقة العائمة حتى لا يصبح الشرط إرداديا محض يتبنى عليه بطلان الإلتزام .

٦٠ـ التخصيص الإجباري للشحنات :

بيد أن الوثيقة العائمة قد تؤدي إلى الغش . ذلك أن جميع البضائع لا تتعرض لنفس الأخطار ، ويخشى أن يقتصر المستأمن على أن يخصص للوثيقة العائمة البضائع التي تتعرض لأخطار جسيمة كأن تكون قابلة للتلف أو مشحونة على سفينة لا تحمل الدرجة الأولى من إحدى هيئات تصنيف السفن . أما البضائع التي تتعرض لأخطار بسيطة أو تشحن على سفن جيدة فلا يقدم أخطاراً للمؤمن عنها ويؤمن عليها لدى مؤمن آخر نظير قسط أقل من قسط الوثيقة العائمة .

ودرءا لهذا الغش وحماية للمؤمن ، أستقر القضاء على أن المستأمن يلزم بأن يخصص للوثيقة العائمة كل الشحنات التي يصدرها أو يستوردها خلال الفترة المحددة في الوثيقة ولا يحق للمؤمن من جهة أخرى أن يرفض بعض البضائع نظراً لطبيعتها أو طريقة شحنها بل يلتزم بقبول البضائع جميعها .

ويستند هذا القضاء على أن المؤمن يلتزم بمقتضى الوثيقة العائمة بضمان كافة الأخطار دون إستثناء التي تلحق جميع الشحنات خلال فترة معينة . ولكنه يقصد مقابل ذلك أن يحصل دون إستثناء على كافة الأقساط المتعلقة بهذه الشحنات . ومن أجل ذلك يلتزم المستأمن بأن يخصص للوثيقة العائمة

كل الشحنات التي يقوم بها خلال مدة الوثيقة وبشروطها . وهذا التبادل هو عنصر ضروري في الوثيقة العائمة التي تتطلب قدرا كبيراً من الثقة المتبادلة بين المؤمن والمستأمن . وإذا لم يخصص المستأمن كافة الشحنات للوثيقة العائمة فإنه يعوق سير العقد . فلا يحق له مثلاً أن يستبعد من الوثيقة العائمة الشحنات التي تبدو له أنها معرضة لمخاطر أقل أو وجد لها تأميناً آخر بشروط أفضل وهذا الطابع الإلزامي للتخصيص هو الذي يرفع عن العقد طابعه كعقد إرادي محض ، بل هو عقد نهائي ينتج أثاره بالتحديد المادي للمحل أي بواقعة الشحن ، دون حاجة لأي تدخل جديد من الطرفين .

وقد قدم المشرع البحري اللبناني هذا القضاء فألزم المستأمن بأن يقدم للمؤمن أخطاراً بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير خلال المدة . التي يسري فيها التأمين (م ٣٠٨ فقرة ٢ بحري لبناني) .

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ هذا الإلتزام ، أي إذا لم يصرح بجميع البضائع المشحونة لحسابه أو لحساب الغير . فيجوز للمؤمن فسخ العقد مع الإحتفاظ بالأقساط المدفوعة في كل الأحوال ، كما يحق له إستيفاء الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها (م ٣٠٨ فقرة ٢ بحري لبناني) .

ويأخذ التقنين البحري المصري الجديد الحكم إذا تنص المادة ٣٩٤ منه على أن (يلتزم المستأمن في وثيقة الإشتراك بإخطار المؤمن بجميع الشحنات التي تتم لحسابه أو لحساب الغير ويكون المؤمن ملزما بقبول التأمين عليها . ثم فرقت المادة بين الشحنات التي تتم لحساب المستأمن والشحنات التي تتم لحساب الغير :

(أ) فالشحنات التي تتم لحساب المستأمن أو تنفيذا لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين . يشملها التأمين تلقائيا متى تعرضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المستأمن الإخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في الوثيقة .

(ب) أما الشحنات التي تتم لحساب الغير الذي عهد إلى المستأمن بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمستأمن مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلاً بالعمولة أو أمينا على البضائع أو غير ذلك ، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت لإخطار المؤمن بها .

وتنص المادة ٣٩٥ بحري مصري جديد على أنه إذا خالف المستأمن الإلتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة ، جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فورا مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها . وإذا ثبت سوء نية المستأمن ، جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المستأمن .

٦١ – إخطار المستأمن :

للمؤمن مصلحة واضحة في معرفة البضاعة التي يغطيها التأمين بمجرد شحنها حتى يتعرف مدى الأخطار التي يتعرض لتحملها من جهة ، وحتى يتمكن منن تحديد قسط التأمين من جهة أخرى .

ولذلك يلتزم المستأمن بمقتضى الوثيقة العائمة بتقديم إخطار للمؤمن Declaratiuon d,aliment يبين فيها إسم السفينة الناقلة والرحلة التي تقوم بها ومقدار البضاعة المشحونة فيها وقيمتها .

والإخطار لا يتحدد به محل عقد التأمين ،لأنه محدد من قبل بواقعة الشحن . ولكن المستأمن يخبر المؤمن بهذا المحل بمجرد تحديده ، لأن المستأمن تتوافر لديه وسيلة العلم بهذا التحديد في حين أن المؤمن يفتقر إلى ذلك فالإلتزام بالإخطار هو إذن إلتزام تعاقدي يقع على عاتق المستأمن بأن يحيط المؤمن بالمعلومات المفيدة بشأن محل التأمين .

ويحدد العقد المدة التي يجب أن يقدم الإخطار خلالها . وإذا لم تحدد هذه المدة وجب تقديم الإخطار في أقرب وقت ممكن .

ويلاحظ أن آثار عقد التأمين لا تتوقف في ترتيبها على تقديم الإخطار بل أنها تترتب قبل تقديم الإخطار بمجرد شحن البضاعة وتعرضها للخطر . ولذلك يجوز تقديم الإخطار ولو كان الخطر قد تحقق من قبل ، حتى ولو كان المستأمن على علم به ، دون أن يعتبر ذلك إستثناء يرد على الأصل الذي يقضي ببطلان كل تأمين يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها (م ٣١٨ بحري لبناني ، ٣٥٠ بحري مصري) .

ومع ذلك إذا كان الإخطار متعلقاً ببضائع مؤمن عليها لحساب الغير ، فلا يكون له إي أثر إذا قدم بعد تحقق الخطر (م ٣٠٨ فقرة ٣ بحري لبنان) وقد قصد بهذا الإستثناء تفادي غش طالما أثر شكوى المؤمنين وعاق سير الوثيقة العائمة ، إذا يحصل أن الغير المستفيد من الوثيقة وهو أجنبي عن العقد مجهول من المؤمن لا يطلب من المستأمن موقع الوثيقة أن يقدم أخطاراً عن البضائع إلا بعد هلاكها . أما إذا وصلت البضاعة سالمة فلا يطالب بتقديم إخطار عنها حتى لا يدفع قسط التأمين ، وليس في هذا شئ من الإحتمال أو حسن النية وهما قوام عقد التأمين .

هذا ويجب أن يكون الإخطار مطابقا للحقيقة . فالمستأمن يلتزم بمقتضى العقد بأن يعلم المؤمن على وجه الدقة بمضمون الأشياء المؤمن عليها وإحتمال الأخطار . ويطبق القضاء على هذا الإخطار حكم المادة ٢٩٧ بحري لبناني (المادة ٣٤٧ بحري مصري جديد) التي تجيز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين للكتم أو التصريح الكاذب (نقض فرنسي ٣٠ نوفمبر ١٩٠٣ المجلة الدولية للقانون البحري ١٩-٨١٧) . وهذا التطبيق قد نوزع فيه . فقيل بأن العقد وقد نشأ صحيحاً فلا يجوز إبطاله لإخطار أو تصريح كاذب . ولكن هذا الإعتراض لا محل له ما دام أساس البطلان ليس عيباً في رضاء المؤمن بل هو عقوبة ضد المستأمن لمخالفته إلتزاماً يقع على عاتقه .

ومتى قام المستأمن بإخطار المؤمن أخطاراً صحيحاً صادقا ، وجب عليه أيضاً أن يخطر المؤمن بكل التعديلات اللاحقة لهذا الإخطار والتي من شأنها تغيير فكرة المؤمن عن الخطر .

وإذا لم يقم المستأمن بتقديم الإخطار حسبما تقدم ، جاز للمؤمن أن يطلب فسخ العقد مع إداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها ،لأن الضرر اللاحق به هو بالذات إنتفاء الوفاء بالقسط (م ٣٩ بحري مصري) .

المبحث الثالث
إعادة التأمين

٦٢ـ تعريف :

إعادة التأمين هو التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الـــذي يتعهد بدفعه للمستأمن عند تحقق الخطر والذي لا يخرج عـــن كونـــه قيمـــة معرضة لأخطار الملاحة البحرية (م ٣١٦ بحري لبناني) .

ويلجأ المؤمن إلى إعادة التأمين لكي يتلافى آثـــار الكـــوارث الكبيـــرة . وتظهر الفائدة التي تعود على المؤمن من إعادة التأمين من ناحية أن قـــسط إعادة التأمين يكون أقل من قسط التأمين . فإذا كان قسط التأمين ٥% فـــإن قسط إعادة التأمين يكون حوالي ٣% أو ٤% بحيث يتبقى للمؤمن ربح قدره ٢% أو ١% . وعلة ذلك أن معيد التأمين يتحمل مصروفات ونفقات أقل من تلك التي يتحملها المؤمن فالمؤمن عليه أن ينفق مبالغ كبيرة فـــي الإعـــلان والسمسرة ، كما يجب أن يكون له وكلاء في الموانئ المختلفة للبحث عـــن المجهزين والشاحنين والتعاقد معهم ، أما معيد التأمين فليس في حاجة إلـــى كل هذه النفقات ، إذا يكفيه أن يرسل منشورا إلى المؤمنين وهم قليلو العـــدد مما يجعل مصروفاته ضئيلة ، ويجعل قسط إعادة التأمين أقل مـــن القـــسط الأول .

هذا إلى أن أنظمة شركات التأمين تحدد مبلغاً معيناً يكون حـــدا أعلـــى لا يصح تجاوزه في التأمين على خطر واحد . ولكنها لا ترفض الأخطار التي تزيد على هذا الحد ، بل تقبل جميع الأخطار التي تعرض عليها مهما بلغت قيمتها ، وتعيد التأمين بما زاد عن الحد الأعلى . فإذا عقدت الشركة تأمينـــاً بمبلغ يجاوز هذا الحد الأعلى حتى لا تفوت على نفسها صفقة رابحة ، فإنها تلجأ إلى شركة أخرى للتأمين على الفائض ، فلو فرضنا أن الـــسفينة أمـــن عليها بمبلغ مليون دولار ، وكان الحد الأعلى للمؤمن نصف مليون دولار ،

فإنه يؤمن على النصف الثاني لدى مؤمن آخر ، مما يسمح للمؤمن بالإحتفاظ بعملائه والظهور أمامهم بمظهر المؤمن الوحيد .

وعملية إعادة التأمين ذائعة في العمل ومركزها الرئيسي في لندن وتتولاها هناك بوجه خاص جماعة اللويدز .

وتتم عملية إعادة التأمين عادة على مظهر دولي ، فتكون المقاصة في المخاطر لا بين هيئات التأمين في البلد الواحد فحسب بل أيضاً بين البلدان المتعددة .

ونظرا للفائدة التي يحققها نظام إعادة التأمين . فإن القانون يلزم شركات التأمين بإعادة التأمين على جزء من عملياتها المباشرة على أساس نسبة معينة وطبقا لتعويضات محددة حيث تفرض المادة ٣٤ من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ الخاص بالإشراف والرقابة على التأمين في مصر معدلة بالقانون رقم ٩١ لسنة ١٩٩٥ (على شركات التأمين أن تعيد التأمين على جزء من عمليات التأمين التي تعقدها في مصر لدى الشركة المصرية إعادة التأمين على جزء من عمليات التأمين التي تعقدها في مصر لدى الشركة المصرية لإعادة التأمين ، وذلك على أساس القواعد والنسب التي يصدر بتحديها والعمولات التي تؤديها الشركة المصرية إعادة التأمين عن هذه العمليات قرار من مجلس إدارة الهيئة ، وقد صدر عن الهيئة المصرية للرقابة على التأمين القرار رقم ١٠٥ لسنة ١٩٩٩ في ١٩٩٩/٢/٢٥ بشأن الأحكام المنظمة لعمليات إعادة التأمين التي يتعين على شركات التأمين المصرية أن تعيدها لدى الشركة المصرية إعادة التأمين طبقا للمادة (٣٤) من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ . وقضى هذا القرار بوجوب العمل به . إعتبارا من أول يناير ١٩٩٩ – الوقائع المصرية رقم ٦١ في ١٧ مارس ١٩٩٩ .

ونصت م ٣٥ من القانون على أن (تلتزم الشركات المصرية إعادة التأمين بقبول إعادة التأمين طبقا للقرار المشار إليه في المادة (٣٤) من هذا القانون .

وتنص م ٢٤ من اللائحة التنفيذية لقانون الإشراف والرقابة على التأمين في مصر على أنه (لا يجوز لشركات التأمين وإعادة التأمين إسناد أي عمليات إعادة تأمين إلا لمعيدي التأمين في الأسواق العالمية المؤرخة أسماؤهم في القائمة المسجلة لدى الهيئة ، ويجوز إدراج معيدي تأمين جدد أو حذف أحد المدرجين في القائمة المشار إليها في ضوء المستندات المبررة لذلك .

٦٣ـ أنواع إعادة التأمين :

لدراسة نظام إعادة التأمين من الناحية القانونية ، لابد من التمييز بين صورتين من إعادة التأمين :

(١) فقد ترد إعادة التأمين على عقد تأمين منفرد . وهذه الصورة هي أقدم صورة إعادة التأمين وأكثرها بساطة . فالمؤمن الذي قام بالتأمين على رسالة بحرية يسعى إلى التأمين على التعويض الإجمالي الذي تعهد به في حالة الهلاك أو التلف . وهذا النوع قد زال في العمل .

(٢) وقد تأخذ إعادة التأمين صورة إتفاق عام treaty لتغطية جميع المخاطر التي يتحملها المؤمن . بمعنى أنه يطبق آلية لمدة معينة على مجموعة من عقود التأمين التي يبرمها المؤمن المباشر ، وهي الصورة المستعملة اليوم .

٦٤ـ الطبيعة القانونية إعادة التأمين :

وعقد إعادة التأمين ما هو إلا عقد تأمين حقيقي يقوم به المؤمن المباشر بدور للمستأمن يقوم فيه معيد التأمين بدور المؤمن . ولا خلاف بين العقدين لا من حيث الموضوع فقط . فموضوع التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المستأمن . وموضوع إعادة التأمين هو ضمان الخطر الذي يتعرض له المؤمن المباشر . ويخضع عقد إعادة التأمين لنفس القواعد التي يخضع لها عقد التأمين البحري (م٣١٦ بحري لبناني) . ومن ثم يجب أن يكون العقد

بالكتابة ولا يجوز إثباته إلا بتقديم الوثيقة . ويكون عقد إعادة التـأمين قـابلا للإبطال إذا أخفى المؤمن بعض البيانات أو قدم بياناتي خاطئة تطبيقـا لحكـم المادة ٢٩٧ بحري لبناني (م ٣٤٧ بحري مصري) . وهذا الحكم لا ينطبق فقط على البيانات أو التصريحات المتعلقة بالوقائع السابقة على العقـد ، بـل ينطبق أيضاً على الكتمان أو التصريح الكاذب المتعلق بالوقائع التـي تطـرأ خلال العقد . وتتم معظم عقود إعادة التأمين في الواقع بشروط عقد التـأمين الأصلي ، وتقديم هذا العقد يزود المؤمن المعيد بكافة المعلومات التي توافرت للمؤمن نفسه.

وعقد إعادة التأمين عقد تعويض كعقد التأمين ذاته يجنب المؤمن الخـسارة التي تلحقه بدفع تعويض التأمين للمستأمن الأصلي . وقد يضمن هذا التعويض كاملاً ، وقد يضمن جزءا منه فقط . ولكن يمتنع أن يحصل المؤمن بمقتـضاه على مبلغ يزيد على هذا التعويض . فلا يجوز للمؤمن المباشر أن يطلب مـن المؤمن المعيد مبلغاً أكثر من المبلغ الذي دفعه للمستأمن . كما يجـب علـى المؤمن المباشر أن يرد إلى المؤمن المعيد نصيبه بالمبالغ التي أستردها نتيجة رجوعه على الغير المسئول .

ويلاحظ أن عقد إعادة التأمين يستند في قيامه إلى عقد التأمين . ومـن ثـم يتأثر بكل ما يؤثر في عقد التأمين . ويتفرع على ذلك أن بطلان عقد التأمين أو عدم نفاذه يستتبع بطلان عقد إعادة التأمين لإنعدام الموضوع أو المحـل . وعلى العكس من ذلك فإن بطلان عقد إعادة التأمين لا أثر له على صحة عقد التأمين .

٦٥ – أثار إعادة التأمين :

ويترتب على عقد ’عادة التأمين أن للمؤمن المباشر أن يطالب المؤمن لمعيد بتعويض التأمين إذا أثبت الضرر اللاحق به أي قيامه بدفع التعويض للمستأمن الأصلي ، أو على الأقل إذا أثبت إلتزامه بدفعه .

وليست هناك أدنى علاقة قانونية بين المستأمن الأصلي ومعيد التأمين نظراً لإستقلال عقد التأمين الأصلي عن عقد إعادة التأمين . وتفريغا على ذلك يظل المؤمن مسئولاً وحده تجاه المستأمن الأصلي (م ٣١٦ بحري لبناني) . ولا يجوز للمستأمن ألأصلي الرجوع مباشرة على معيد التأمين بمبلغ التعويض . وكل ماله هو أن يطالب بتعويض إعادة التأمين بإسم مدينة المؤمن المباشــر عن طريق الدعوى غير المباشرة . فإذا حصل عليه دخل هذا التعويض .

على أنه يجوز الإتفاق في عقد التأمين الأصلي على تنازل المؤمن المباشر عن تعويض إعادة التأمين للمستأمن . كما يجوز من جهة أخرى الإتفاق فــي عقد إعادة التأمين على أن ينيب المؤمن المباشر معيد التــأمين فــي إســتيفاء أقساط التأمين الأصلي من المستأمن مباشــرة بــشرط أن يــدفع التعــويض للمستأمن مباشرة في حالة إستحقاقه . ولما كان الأمر يتعلق بإنابة ، فإنه يلزم رضاء المستأمن الأصلي به\\ الإتفاق .

المبحث الرابع
التأمين من المسئولية

٦٦- من الذائع القول بأن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساس إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء إستغلالها أو إنتقالها . وهذه النظرة مردها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولاتها ، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسئولية المدنية لمالك أو مستغل الشئ المؤمن عليه .

ويفسر هذا الوضع بما جرى عليه العمل في سوق التأمين البحري الإنجليزي . فمن المعلوم أنه منذ منتصف القرن التاسع عشر تركت الشركات الإنجليزية . وكذا جماعة اللويدز ، لنوادي الحماية والتعويض P&I Clubs المؤلفة من ملاك السفن في شكل جمعيات التأمين التبادلي ، ضمان مخاطر المسئولية المدنية ، ولم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين المباشر على السفن والبضائع ، وبعبارة أخرى تمت في انجلترا منذ أكثر من قرن قسمة لنشاط التأمين البحري ، بحيث اختصت شركات التأمين واللويدز بضمان الخسائر والأضرار المادية التي تلحق السفن والبضائع ، وأختصت نوادي الحماية والتعويض بضمان المسؤوليات المدنية سواء أكانت تقصيرية أم تعاقدية . ولما لم تكن توجد في مصر نواد للحماية والتعويض فقد أنضم ملاك السفن المصريين إلى النوادي الإنجليزية لضمان مسؤولياتهم المدنية .

ويفسر الوضع المتقدم ثانيا بالتشريع المستمد من التقنين البحري المصري لسنة ١٨٨٣ الملغي وبخاصة أحكام المادة ٣٠ (وتقابل المادة ٢١٦ من التقنين التجاري الفرنسي ١٨٠٧) التي تجيز للمال أن يتخلص من مسئوليته بترك السفينة والأجرة . وهو النظام الذي حل محله اليوم نظام التحديد النقدي أو الجزافي للمسؤولية . فإذا كان لمالك السفينة أن يبرأ من ديونه بترك السفينة

والأجرة لدائنيه ، فليس ثمة ما يدعو المؤمنين والمستأمنين كـي يعـضوا أو يبحثوا عن ضمان التأمين من المسئولية المدنية . فالحماية توجد في التـشريع ذاته ، فلا حياة للبحث عن ضمان التأمين .

ولم أعتنقت مصر نظام التحديد الجزافي للمسئولية وفقـاً لإتفاقيـات لنـدن الخاصة بتحديد المسئولية عن الديون البحرية الصادرة في ١٩ نوفمبر ١٩٦٧ ، فقد تغير الوضع المتقدم وعرض التقنين البحري المـصري الجديـد لـسنة ١٩٩٠ للتأمين من المسئولية في المواد ٣٩٧و ٣٩٨ و ٣٤٩٩ و ٤٠٠ .

على أن هناك بضعة نصوص من التقنين البحري الجديد تنتقص من أهمية هذا التأمين . فالمادة ٣٥٤ فقرة أولى تنص على أن المؤمن لا يـسأل عـن الأضرار الناشئة عن الأخطاء العمدية أو الجسيمة الصادرة من المـستأمن . كما أن المادة ٣٧٧ فقرة ٢ تقضي بعدم مسئولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن الأخطاء العمدية التي تصدر من الربان . وبهذا أفصح المشرع عن إرداته في اقتصار التأمين البحري على الأمين على الأشياء من الخسائر والأضرار الناشئة عن تعرضها لأخطار البحر .

المبحث الخامس
أنواع مختلفة من التأمين البحري

٦٧ـ التأمين على أجور البحارة :

تحظر المادة ١٩٠ من التقنين البحري المصري لسنة ١٨٨٣ الملغي التأمين على أجور البحارة من خطر عدم إستحقاقها كلها أو بعضها عند طروء حادث بحري ، لأن الأمر يتعلق في نظر الشارع المصري بكسب فائت لا يجوز أن يجبره التأمين . بيد أن هذه النظرة غير صائبة . ولذلك أجاز المشرع الفرنسي سنة ١٨٨٥ ومن بعده المشرع اللبناني (م ٣١٠ بحري) التأمين على أجرة البحارة . بيد أنه من النادر أن يقوم البحارة بالتأمين على أجورهم من خطر عدم إستحقاقها .

٦٨ – التأمين على مبلغ القرض البحري :

للمقرض قرضا بحرياً حق قبل المجهز يتوقف إستيفاؤه على وصول السفينة سالمة بحيث أن هلاك السفينة يستتبع إنقضاء الحق . أي أن حق المقرض قرضا بحرياً كون عرضة لمخاطر البحر ، ومن ثم يجيز له القانون أن يؤمن على مبلغ القرض (م٣١٠ بحري لبناني) .

على أنه يحظر على المقترض قرضا بحرياً التأمين على المبلغ الذي أقترضه (م ١٩٠ بحري مصري ملغي) ، لأنه يبرأ من إلتزامه بالدفع في حالة تحقق الخطر وهلاك السفينة ، ولو أجيز له التأمين على المبلغ المقترض لحقق في حالة هلاك السفينة ربحاً ربما ما كان ليحصل عليه في حالة وصولها سالمة .

٦٩ـ التأمين على الربح البحري :

الربح البحري هو الفائدة التي يحصل عليها المقرض قرضا بحرياً زيادة على مبلغ القرض في حالة وصول السفينة سالمة . أما إذا هلكت السفينة ضاع على المقرض هذا الربح فضلاً عن مبلغ القرض ذاته . ويمنع المشرع المصري (م١٩٠ بحري ملغي) التأمين على الأرباح البحرية التي تنتج من

المبالغ المقرضة قرضا بحرياً ، لأن هذه الأرباح لم تكن عنصراً من عناصر ذمة للمستأمن ، ولو ساغ التأمين عليها لأثرى من وراء التأمين

والتأمين على الربح البحري جائز في التشريع الفرنسي منــذ ســنة ١٨٨٥ وهو جائز في التشريع اللبناني (م ٣١٠ بحري لبناني) . على أنه ليست لهذه الإباحة فائدة عملية لزوال القرض البحري في الوقت الحاضر .

٧٠ـ التأمين على أقساط التأمين :

يجوز للمستأمن أن يكون على أقساط التأمين (م ٣١٧ بحــري لبنــاني) . وقد يقال بأن قسط التأمين لا يتعرض في الحقيقة للخطر ، لأنه مستحق الدفع سواء تحقق الخطر أو لم يتحقق . ولكن هذا القول مردود عليــه بــأن قــسط التأمين عرضه لمخاطر البحر ، لإلتزام المستأمن بدفعه حتى في حالة تحقــق الخطر . فلو فرض أن مجهزا أمن على سفينته بمبلغ مليون دولار مقابل قسط تأمين قدره ١٠% فإنه يدفع ١٠٠.٠٠٠ دولار قسطاً للتــأمين . وإذا تحقــق الخطر فأنه يقبض مليون دولار ، ولكن ما يحصل عليه في الحقيقة بعد خصم قسط التأمين يكون ٩٠٠.٠٠٠ دولار ، وبذلك تلحقه خسارة قدرها ١٠٠.٠٠٠ دولار . ولذا أجيز للمستأمن أن يؤمن على قسط التأمين . وإذا تابع المستأمن التأمين على الأقساط ، فقد يحصل على تعويض كامل عن الضرر تقريبا .

والتأمين على قسط التأمين جزيل الفائدة بالنسبة لأخطار الحــرب لأرتفــاع أقساط التأمين عنها .

الفرع الثاني
تقييم الأشياء المؤمن عليها

٧١- التأمين عقد تعويض يرمي إلى تعويض المستأمن عن الضرر الـــذي يلحقه من جراء تحقق الخطر . ولذلك يجب أن يكون مبلغ التأمين المــشترط في العقد مساويا للقيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه ، حتى لا يحقق المــستأمن ربحاً من التأمين وحتى لا تكون له مصلحة في وقوع الحادث وتحقق الخطر .

فماذا يكون الحكم إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه أو كان أقل من هذه القيمة ؟ هذا ما سنعالجه فيما يلي بعــد أ، نعــرض لكيفية تقويم الأشياء المؤمن عليها .

المبحث الأول
تقييم السفينة والبضائع

٧٢ـ تقييم السفينة :

على المستأمن الذي يطالب المؤمن عليها . ولما كان التأمين يرمـــي إلـــى وضع المستأمن في نفس المركز الذي كان فيه قبل وقوع الحـــادث وتحقـــق الخطر ، فكان لزاماً أن تقدر السفينة بحسب قيمتها قبل الحادث مباشرة . بيـــد أنه نظراً لتعذر معرفة قيمة السفينة يوم الحادث ، فقد أستقر الرأي علـــى أن قيمة السفينة يجب أن تقدر يوم إبتداء الأخطار أي من بداية الـــسفر . وبهـــذا الحكم يأخذ التشريع اللبناني (م ٣١٤ فقرة ٢ بحري) . وتقرر هـــذا الحكـــم كذلك بقصد تعويض مالك السفينة عن نقص قيمـــة الـــسفينة الراجـــع إلـــى الإستعمال العادي خلال الملاحة .

وفي السنوات الأخيرة طرأت تقلبات هامة على قيمة السفن . ففي خـــلال سريان تأمين معقود على السفينة لمدة محددة كسنة مثلاً قد تهبط قيمة السفينة إلى النصف . ومن الصعب بسبب أهمية هذا التغيير في القيمة الإعتماد علـــى قيمة السفينة وقت بدء السفر ، إذا أن من شأن ذلك السماح للمستأمن بأن يحقق كسبا في حالة الحادث ومن ثم يبدو أكثر اتساقا مع القانون والعدالـــة تقـــويم

السفينة وقت الحادث عند نقص قيمتها بسبب الظروف الإقتصادية العامة . وقد أستقر القضاء الإيطالي على الحل السابق (نقض إيطالي ٩ نـوفمبر ١٩٢٧ مجلة دور ٣-٤٩٧) . على أن معظم التشريعات تأخذ بالتقويم وقـت بـدء السفر .

٧٣ـ تقييم البضائع :

تنص المادة ٣٩٠ من التقنين البحري المصري الجديد على أنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع على الأعلى من المبالغ الآتية :

(أ) ثمن شراء البضاعة في زمان ومكان الشحن أو سعرها الجاري في هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراة وتضاف مصروفات نقل البضاعة 'لى ميناء الوصول ، والربح المتوقع .

(ب) قيمة البضاعة يف زمان ومكان الوصول أو في التاريخ الـذي كـان يجب أن تصل فيه في حالة هلاكها .

(ج) ثمن بيع البضاعة إذا باعها المستأمن مضافا إليه المبالغ الأخرى التي قد يتفق عليه في عقد البيع .

وتنص المادة ٣١٤ فقرة ١ من التقنين البحري اللبناني على تقدير البـضائع بحسب السعر الجاري في وقت الشحن ومحله مع جمع الرسوم المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وقسط التأمين والـربح المأمول عند الإقتضاء .

وتثبت قيمة البضائع وفقاً لثمن الشراء بقوائم البضائع (الفواتير) والـدفاتر ومع ذلك إذا كان شراء البضاعة يرجع إلى تاريخ سابق على الشحن بوقـت طويل فلا يمكن الإعتماد على ثمن الشراء . وفي حالة إنتفاء هـذا الإثبـات فيعتمد السعر الجاري للبضائع في يوم الشحن ومكانه .

٧٤ـ القيمة المتفق عليها :

قد لا تبين قيمة الشئ المؤمن عليه في وثيقة التأمين ، وتسمي حينئذ بالوثيقة

المفتوحة أو الوثيقة غير المقيمة open opolicy , unvalued policy وفي هذه الحالة يجب على المستأمن بعد وقوع الحادث أن يثبت القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه وفقاً للقواعد السالفة الذكر . أما إذا قوم الشئ المؤمن عليه في وثيقة التأمين . فإنها تسمي الوثيقة المقومة valued policy .

بيد أنه قد يتعذر تحديد قيمة الشئ المؤمن عليه بالضبط . ولذلك جرى العمل على أن يتقدم المستأمن بتقييم السفينة المؤمن عليها.ويقبل المؤمن هذا التقويم . وتسمي هذه القيمة حينئذ بالقيمة المقبولة أو المتفق عليها agreed val-ue .

والقيمة المتفق عليها من المميزات الجوهرية للتأمين على السفينة ، إذا أنه يتضمن دائما بياناً بالقيمة المتفق عليها . يفسر هذا الوضع بصعوبة تقويم السفينة تقويما دقيقاً بما يتطلبه ذلك من وقت ونفقات . وانه من الميسور تكوين فكرة عن قيمة السفينة بالرجوع إلى سجلات هيئات تصنيف السفن ، كما أن التغير في قيمة السفينة بالرجوع إلى سجلات هيئات تصنيف السفن ، كما أن التغير في قيمة السفينة طوال سريان التأمين لا يسمح للمجهز بملاحقته وتعديل مبلغ التأمين تبعاً لذلك .

وتشمل القيمة المتفق عليها جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمستأمن بما في ذلك المؤمن ومصروفات التجهيز (م ٣٨٢ فقرة ٢ بحري مصري جديد و ٣٣١ بحري لبناني) . وقصد بهذا الحكم منع المستأمن من إستبعاد الملحقات من القيمة المتفق عليها والتأمين عليها لدى مؤمن آخر مما يحرم المؤمن من جانب هام من قسط التأمين مع تحمله بكامل الأضرار .

٧٥ـ آثار القيمة المتفق عليها :

الإتفاق على قيمة الشئ المؤمن عليه له من غير شك قوته الملزمة بين المؤمن والمستأمن أعمالاً لإرداة المتعاقدين . فالقيمة المتفق عليها تشكل إذن حدا أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به المؤمن . ول يجوز أن يلزم المموئن

بأن يدفع أكثر من هذه القيمة .

ومع ذلك يجب احترام القاعدة الكبيرة في التأمين البحري وهي أنه عقد تعويض وهي قاعدة لا يجوز للإتفاقات الخاصة أن تخرج عليه أو تعدل منها ,إذا سمحنا للطرفين المتعاقدين بأن يحددا قيمة ألأشياء المؤمن عليها بملء حريتهما ، فإنه يخشى المبالغة والمغالاة في القيمة (المستأمن يحصل على تعويض أعلى من القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه ، فيثرى من التأمين وهو أمر غير جائز .

ومن ثم يجب التوفيق بين القوة الملزمة للإتفاق ومبدأ التعويض في التأمين فالقيمة المتفق عليها يجب أن تعد قبولاً من المؤمن للتقويم الذي تقدم به المستأمن ومن ثم يعفي المستأمن من إثبات القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه ولكن يجوز للمؤمن دائما أن يثبت أن القيمة المتفق عليها تزيد على القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه ، حتى لا يحقق المستأمن ربحاً من وراء التأمين وبذلك يتحصل شرط (القيمة المتفق عليها) في النهاية في أنها مجرد نقل لعبء الإثبات من عاتق المستأمن إلى عاتق المؤمن .

هذا ولا يجيز القانون البحري المصري الصادر سنة ١٩٩٠ (م٣٨٢) ، لأي من الطرفين المؤمن والمستأمن المنازعة في قيمة السفينة المتفق عليها أعمالاً للقوة الملزمة للإتفاق ، ويستثني من هذا الحكم حالة المغالاة عن غش وتدليس من المستأمن في قيمة السفينة . وحينئذ يجوز للمؤمن إثبات القيمة الحقيقية للسفينة وطلب إبطال العقد مع استحقاقه لقسط التأمين . كما يستثني حالة الإسهام في الخسارات المشتركة ومكافأة الإنقاذ إذا تقوم السفينة في هذه الحالة لتحديد نسبة الإسهام في الخسارات المشتركة وتوزيعها على العناصر المختلفة أو لتحديد مكافأة الإنقاذ وتوزيعها على من أفادوا منها ، لأنه ليس ثمة سبب يبرر عدم قبول التقويم الذي فرضته الحوادث الطارئة خارج نطاق العلاقات بين المؤمن والمستأمن .

المبحث الثاني
التأمين على الشئ بأكثر من قيمته

٧٦- قد يغالي لمستأمن في تقويم الشئ المؤمن عليه ، ويعقد التأمين بمبلغ يزيد على قيمة الشئ المؤمن عليه .وهذه المغالاة ستجعل المستأمن بعد وقوع الحادث وتحقق الخطر المؤمن منه في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الحادث ، وهذا يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين .

لذلك تحظر التشريعات المغالاة في التأمين ، وترتب آثارا معينة على مخالفة هذا الحظر تختلف بحسب ما إذا كانت المغالاة بتدليس من المستأمن أمبدون تدليس .

٧٧- المغالاة التدليسية :

إذا عقد التأمين بمبلغ يفوق قيمة الشئ المؤمن عليه ، وثبت وجود غش أو خداع أن تدليس من جانب المستأمن في التقويم بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض أعلى من قيمة الشئ الحقيقية ، فيجوز للمؤمن طلب إبطال العقد ويحق للمؤمن استيفاء كامل القسط على سبيل التعويض (م٣٢٤ فقرة ١ بحري لبناني ، ٣٤٩ فقرة ١ بحري مصري جديد) .

ويلاحظ أن البطلان كجزاء على المغالاة التدليسية في التأمين لا يعتبر مجرد تطبيق للقواعد المدنية العامة في التدليس (الخادع) . إذا يتطلب التدليس في هذه القواعد لبطلان العقد قيام الطرف المدلس بطرق إحتيالية تدفع الطرف الآخر إلى التعاقد أما البطلان للمغالاة التدليسية في التأمين فلا يشترط فيه إرتكاب المستأمن لطرق إحتيالية ، بل يكفي المؤمن إثبات أن المستأمن قد غالي في تقدير الشئ المؤمن عليه بقصد الحصول على تعويض أعلى من قيمة الشئ الحقيقية .

والواقع أن بطلان التأمين في هذه الحالة مبناه عدم مشروعية السبب ، ومن

ثم كان لزاماً أن يكون العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً بحيث يجوز لكل من المؤمن والمستأمن على السواء أن يطلب البطلان . ومع ذلك فإن المشرع يقضي بأن يكون التأمين باطلاً لمصلحة المؤمن فقط ، بحيث يقتصر طلب البطلان على المؤمن دون المستأمن وذلك رغبة من المشرع في تعويض المؤمن تعويضا كاملاً بمنحه الحق في مطالبة المستأمن بكامل قسط التأمين. حتى يرد على المستأمن قصده السئ . ومن ثم يجب إعتبار القسط الكامل للتأمين بمثابة تعويض جزافي للمؤمن بمراعاة ما لحقه من أضرار ولو كان الأمر يتعلق بقسط في الواقع لكان إلتزام المستأمن بلا سبب لأنه لا يقابله أي إلتزام على عاتق المؤمن .

وإثبات تدليس المستأمن يقع على عائق المؤمن الذي يدعيه ، لأن الأصل في الإنسان حسن النية ، وإثبات التدليس جائز بكافة الطرق بما فيها القرائن ولا يصح استنتاج التدليس من مجرد المبالغة في تقويم الشئ المؤمن عليه ، بل يجب أن تقترن المبالغة بظروف لا تدع شكا في دلالتها على غش المستأمن وتدليسه ، ما لم تكن المبالغة قد بلغت حدا كبيراً غير معقول (أنظر قرار محكمة إستئناف بيروت ١٠/١/١٩٦٣ رقم ٤٧ ، وفي ذات القضية حكم الحاكم المنفرد بتاريخ ٢٤/٣/١٩٦١ رقم ٦٩٠-٣٨٠) .

وقد أنتقد بعض الشراح بطلان التأمين للمغالاة التدليسية في قيمة الأشياء المؤمن عليها . فهم يأخذون على المؤمنين قبولهم بخفة تقويما مغال فيه للحصول على قسط أعلى ، ثم يعدون وقت الحادث أن التقويم مغالي فيه من جانب المستأمن ويعيبون على هذا الحكم بأنه يخلق بطلاناً قابلا للإحتجاج به على حامل وثيقة التأمين ولو كان حسن النية مما يعوق تداول الكمبيالة المستندية .

وهذا الإنتقاد وإن كان مبررا جزئيا ، إلا أنه غير سليم فمما لا شك فيه أنه لا يجوز استنتاج التدليس والحكم ببطلان التأمين من مجرد المغالاة في التقويم

بل يتعين على المؤمن إثبات الغش والتدليس . ولكن عندما يقدم للمؤمن الدليل على الغش ، فمن العدل أن يحم على المستأمن بـبطلان التـأمين (فالقاعـدة القانونية هي حماية واقية من محاولة المغالاة التدليسية .

٧٨ـ المغالاة غير التدليسية :

إذا كانت المغالاة التدليسية تؤدي إلى بطلان عقد التأمين فما الحكـم متـى وقعت المغالاة بحسن نية ودون تدليس ؟ .

نصت الفقرة الأولى من المادة ٣٤٩ بحري مصري حينئذ في نهايتها علـى ما يأتي (فإذا انتفى التدليس عد العقد صحيحاً بمقدار قيمة الأشـياء المـؤمن عليها) . وبهذا الحكم تأخذ المادة ٣٢٤ فقرة ٢ بحري لبناني ونصها (وإذا لـم يكن غشا ولا خداع فالعقد يعد صحيحاً على قد قيمة الأشياء المضمونة كمـا هي مقدرة أو كما اتفق عليها . ولا يحق للضامن إستيفاء القسط عن المقـدار الزائد لكن له أن ينال بدل عطل وضرر عند الإقتضاء) .

وعلى هذا إذا كان المستأمن حسن النية وغالي في تقويم الشئ المؤمن عليه خطأ . فإن عقد التأمين يكون صحيحاً في حدود القيمة الحقيقية للشئ المـؤمن عليه أعمالاً لمبدأ التعويض ، باطلاً بالنسبة إلى المقدار الزائـد . ولا يحـق للمؤمن إستيفاء القسط عن المقدار الزائد . ولكن له أن يطالب بالتعويض عند الإقتضاء .

المبحث الثالث
التأمين على الشئ بأقل من قيمته وقاعدة النسبية

٧٩- قد يكون مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه . إذا قد يجد المستأمن مصلحته في دفع قسط أقل ، نظراً لأن القسط يحسب على أساس قيمة الأشياء المؤمن عليها . كما أن المؤمن يتجنب وقت الحادث دفع تعويض مساو للضرر اللاحق بالمستأمن . وهو متأكد بذلك أن المستأمن سيبذل كل ما في وسعه لتفادي الحادث ولا تثير هذه الصورة أدنى صعوبة إذا هلك الشئ المؤمن عليه هلاكاً كلياً . إلا لا يلتزم المؤمن بأن يدفع للمستأمن أكثر من مبلغ التأمين . فلو فرضنا أن قيمة الشئ المؤمن عليه ١٠٠٠.٠٠٠ دولار ، وأمن عليه بمبلغ ٨٠٠.٠٠٠ دولار ، فإن المؤمن لا يدفع إلا هذا المبلغ الأخير فحسب .

أما إذا هلك الشئ المؤمن عليه هلاكاً جزئيا . فإن المؤمن لا يلتزم إلا بدفع مبلغ يعادل النسبة بين مبلغ التأمين والقيمة الكلية للشئ المؤمن عليه وقت الحادث . وهذا ما يعرف بقاعدة النسبية . ففي المثال السابق إذا هلك نصف الشئ المؤمن عليه ، فإن المؤمن لا يلتزم بأن يعوض المستأمن عن هذا الضرر جميعه ، ويدفع نصف قيمة الشئ المؤمن وهي ٥٠٠.٠٠٠ دولار كما يبدو لأول وهلة بالرغم من أن هذه القيمة أقل من مبلغ التأمين ، بل يلتزم فقط بدفع ١٠/٨ من هذا الضرر أي : مبلغ التأمين + قيمة الشئ × قيمة الضرر = ٤٠٠.٠٠٠ دولار

وأساس قاعدة النسبية أنه في حالة التأمين على الشئ بأقل من قيمته ، يعتبر المستأمن مؤمناً لنفسه بالفرق ، ويكون الحل كما لو كان هناك مؤمنان لنفس الشئ يلتزم كل منهما على سحب المبلغ الذي أمنه . وقاعدة النسبية لا تتعلق بالنظام العام . ولذلك يجوز بشرط صريح في العقد الإتفاق على أنه يحق للمستأمن أ، يحصل على التعويض الكامل يجاوز

الضرر مبلغ التأمين .

في هذا تقول المادة ٣٢٦ بحري لبناني : (إذا كان عقد الضمان لا يـشمل سوى قسم من قيمة الشئ المضمون عد الشخص المضمون كأنــه مــا بــرح ضامناً لنفسه القسم الباقي فيتحمل من ثم قسما يناسبه من الضرر إلا إذا نص صريحاً على أنه يحق للشخص المضمون – ضمن حدود مبلــغ الـضمان أن يتنــاول تعويــضا كــاملاً إذا لــم يجــاوز الـضرر القيمــة المـضمونة) ويلاحظ أنه لا محل لتطبيق قاعدة النسبية في حالة القيمة المتفق عليها للسفينة ، إذا أنها تعتبر مساوية بالإتفاق الحقيقية للسفينة . أما في التأمين على البضائع فتطبق قاعدة النسبية في كل حالة يثبت فيها أن القيمة الحقيقية أعلى من القيمة المصرح بها في العقد .

الفرع الثالث
تعدد التأمينات

٨٠ـ تعريف التأمين المتعدد :

التأمين عقد تعويض يضمن للمستأمن جبر ما يلحقه من ضـــرر فحـــسب ، ولكن يمتنع أن يكون وسيلة للإثراء وتحقيق الربح . وتفريغا على هذا المبـــدأ يحظر التأمين على الشئ الواحد بمقتضى عقود متعددة لدى مؤمنين متعـــددين ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع المبالغ المؤمن بها على قيمـــة الـــشئ المؤمن عليه .

٨١ـ التعدد المشروع :

وعلى هذا يجوز للشخص أن يبرم عقود تأمين متعددة على شئ واحد بشرط أن لا يجني من هذه العقود المتعددة نفعا يفوق الضرر اللاحـــق بـــه (م ٣٢٣ بحري لبناني ٩ .

ويكون الأمر كذلك في حالات أربع :

(١) إذا كان كل تأمين لا يغطي إلا جزءا من قيمة الشئ المـــؤمن عليـــه . وهذا ما يسمي بالتأمين الجزئي . وحينئذ توجد عدة تأمينات جزئية ولا يوجد تأمين متعدد وهذا ما يحصل عادة في التأمين على الـــسفن نظـــراً لأرتفـــاع قيمتها .

(٢) إذا كان كل تأمين يغطي الشئ المؤمن عليه بكامل قيمته . ولكن يغطيها ضد أخطار مختلفة ، وكأن يؤمن على الشئ ضد أخطار البحر العادية لـــدى مؤمن ويؤمن عليه ضد أخطار الحرب لدى مؤمن آخر . فلا يوجـــد تـــأمين متعدد في هذه الحالة .

(٣) إذا كان كل تأمين يهدف إلى تحقيق مصلحة مختلفة ، كأن يعقد تأمينان أحدهما من المالك والآخر من الدائن المرتهن .

(٤) إذا كان أحد التأمينات لا ينتج أثره إلا عند إنتهاء أثر التأمين الآخـــر ، كأن يبرم عقد تأمين على البضائع وهي على الرصيف إذا كان التأمين البحري

لا ينطبق في هذه الحالة .

٨٢ – حالات التأمين المتعددة :

وعلى العكس يوجد تأمين متعدد في الحالتين الآتيتين :

(١) إذا كان الشئ الواحد مؤمن عليه بكامل قيمته لدى مؤمنين مختلفين لضمان خطر واحد . وهذه هي حالة التأمين المزدوج Double insurance

(٢) أن يؤمن على شيئين مختلفين ، ولكن توجد بينهما رابطة بحيث ينطوي التأمين جزئيا على تأمين متعدد . فلا يستطيع الشاحن مثلاً أن يؤمن على البضائع في بقيمتها في ميناء الوصول ، ويؤمن في نفس الوقت على الربح المأمول من هذه البضائع .

٨٣ـ آثار التأمين التعدد :

إذا تعددت التأمينات على الشئ الواحد ضد نفس الأخطار بحيث يزيد مجموع مبلغ التأمين على قيمة الشئ المؤمن عليه . فماذا يكون الحكم ؟ يجب التمييز في هذا الشأن بين ما إذا كان المستأمن سئ النية أم حسن النية .

٨٤ـ سوء نية المستأمن :

إذا كان المستأمن سئ النية يعقد تأمينات مختلفة على الشئ الواحد بقصد الحصول وقت الحادث على تعويض يجاوز قيمة الشئ المؤمن عليه ، يكون كل عقد من العقود المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن . وللمحكمة عند الحكم بإبطال العقد أن تقضي بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلي للتأمين (م ٣٥٢ فقرة ٤ بحري مصري جديد و ٣٢٥ فقرة ١ بحري لبناني) .

والواقع أن أساس البطلان في هذه الحالة هو عدم مشروعية السبب ، ولذلك كان من الواجب أن يكون الجزاء هو البطلان المطلق ، ولكن المشرع أقتصر على تقرير البطلان النسبي لمصلحة المؤمن ردا على المستأمن قصده السئ ، ورغبة من المشرع في تعويض المؤمن تعويضا كاملاً بإعطائه الحق في القسط الكلي للتأمين . ومن ثم يجب إعتبار الحق في القسط بمثابة تعويض

جزافي للمؤمن . وليس قسطاً بمعنى الكلمة لأن الإلتزام بدفع القسط يصبح بلا سبب لأنه لا يقابله أي إلتزام على عاتق المؤمن .

ويلاحظ أن حكم التأمين المتعدد التدليسي هو نفس الحكم في تأمين المغالاة التدليسي نظراً لأن التأمين المتعدد هو في جوهره تأمين مغالاة .

٨٥- حسن نية المستأمن :

إذا تعددت التأمينات على الشئ الواحد وكان المستأمن حسن النية ، كلأن يؤمن على البضاعة من وكيل بالعمولة ثم يؤمن على من مالكها جاهلا التأمين الذي عقده الوكيل ، وكأن يقوم المشتري (فوب) بالتأمين على البضاعة ويقوم البائع بالتأمين عليها رغم عدم إلتزامه بذلك ، فما حكم التأمين في هذه الحالة .

كان التقنين البحري المصري الملغي (م٢٠١) يأخذ بقاعدة ترتيب تواريخ التعاقد بحيث يكون التأمين الأول وحده صحيحاً ، أما التأمينات اللاحقة فتقع باطلة . هذا إذا كان التأمين الأول يشمل جميع قيمة الشئ المؤمن عليه . أما إذا كان التأمين الأول لا يشمل جميع هذه القيمة ، فأنه يؤخذ بالتأمينات اللاحقة الواحد تلو الآخر حتى تستوفي قيمة الشئ المؤمن عليها جميعها . وهذا الحل منطقي (إذا أن التأمين الأول وقد غطى على القيمة القابلة للتأمين فإن التأمين اللاحق يصبح بلا محل إنتفاء المصلحة فيلحقه البطلان .

أما التقنين البحري المصري الجديد لسنة ١٩٩٠ فقد نصت المادة ٣٥٢ فقرة ١ منه على أنه (عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشئ المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع – في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشئ المؤمن عليه ، على من يختاره من المؤمنين المتعددين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشئ المؤمن عليه). ويأخذ المشرع اللبناني بذات الحكم فيقضي (م ٣٢٥ فقرة ٢

بحري) بأن عقود التأمين جميعها تكون صحيحة وينتج كل منها آثاره بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشئ المؤمن عليه . ويستند هذا الحكم إلى أنه ليس في هذه العقود أي سبب للبطلان . وأن قصد الشارع يتحقق بمنع المستأمن من أن يحصل على تعويضات يزيد مجموعها على قيمة الشئ المؤمن عليه [1] .

فلو فرض أن قيمة الشئ المؤمن عليه ١٠٠٠٠٠٠ دولار وأمن عليه لدى ثلاثة مؤمنين الأول بمبلغ ١٠٠٠٠٠٠ دولار ، والثاني بمبلغ ٥٠٠٠٠٠ دولار ، والثالث بمبلغ ٥٠٠٠٠٠ دولار فيكون مجموع مبالغ التأمين ٢٠٠٠٠٠٠ دولار . ثم تحقق الخطر فإن هذا الخطر يتوزع عليهم بنسبة ١٠٠٠٠٠٠ (قيمة الشئ المؤمن عليه + ٢٠٠٠٠٠٠ (مجموع مبالغ التأمين) أي بنسبة ١/٢ . فيدفع المؤمن الأول ٥٠٠٠٠٠ دولار ، ويدفع الثاني ٢٥٠٠٠٠ دولار ، والثالث ٢٥٠٠٠٠ دولار بحيث يكون مجموع هذه المبالغ مساويا لقيمة الشئ الحقيقية .

وحكم القانون البحري المصري الجديد وكذلك حكم القانون اللبناني لا يتعلق بالنظام العام ، ولذلك يجوز إستبعاده بشرط صريح في وثيقة التأمين يأخذ بقاعدة ترتيب التواريخ أن يقضي بتضامن المؤمنين (م ٣٢٥ فقرة ٣ بحري لبناني) . وتفريعا على ذلك يجوز إشتراط تسوية التأمينات المتعددة بحسب تواريخ عقدها . كما يجوز إشتراط تضامن المؤمنين بحيث يكون للمستأمن بأن يطالب أياً من المؤمنين بتعويض التأمين كاملاً ، ولمن يدفع من المؤمنين أن يرجع على المؤمنين ألآخرين كل بقدر حصته في مبلغ التأمين . على أن المستأمن لا يستطيع الرجوع على أن من المؤمنين المتعددين إلا في حدود مبلغ التأمين الخاص به . فإذا لم يكن كافياً كان له يرجع على أي من المؤمنين

---

(1) أنظر ٢٥٥ بحري قطري ، م ٢٥٦ بحري بحريني ، ٣٥٤ بحري عماني .

الآخرين في حدود مبلغ التأمين الخاص بكل منهم .

وتفرض المادة ٣٥٢ فقرة ٢ بحري مصري جديد على كل المستأمن في حالة التأمين المتعدد عند طلب تسوية الضرر اللاحق به أني صرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول .

ومذهب القانونين المصري واللبناني من مذهب قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦ الذي يقضي بصحة جمع عقود التأمين المتعددة ويعتبر المؤمنين المتعددين ملزمين على وجه التضامن تجاه المستأمن بحيث يجوز للمستأمن مطالبة أي مؤمن بتعويض التأمين كاملاً ، ولمن يدفع من المؤمنين أن يرجع على المؤمنين الآخرين كل بنسبة مبلغ التأمين الذي ألتزم به .

الفصل الثالث

الأخطار المؤمن منها [1]

٨٦ـ تقسيم :

لا يكفي تحديد الأموال المؤمن عليها لتعيين محل عقد التأمين موضوعه . ذلك أن عقد التأمين يضمن الأموال المؤمن عليها خطر أو أخطار معينة ومن ثم ينبغي تحديد الأخطار التي يسأل عنها المؤمن .

ولكلمة الخطر في التأمين البحري معنى واسع فهي تعني الحادث البحري الذي يحتمل وقوعه للشئ المؤمن عليه ويترتب عليه إلحاق الضرر بالمستأمن كالغرق أن التصادم . كما يقصد بكلمة الخطر الضرر الذي يلحق الشئ المؤمن عليه نتيجة وقوع حادث بحري كالهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف أو التأخير . بمعنى أن الخطر يعرف من جهة بسبب الضرر ، كما يعرف من جهة أخرى بنتيجته أي بطبيعة هذا الضرر ، ولا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد .

ومن ثم فإن دراسة الأخطار المؤمن عليها تثير المسائل الآتية :

١- تعريف الخطر البحري

٢- ضرورة التعرض للخطر

٣- سبب الأخطار

٤- طبيعة الأخطار

٥- زمن الأخطار ومكانه

---

(1) راجع عن الخطر في التأمين بوجه عام الدكتور محمد شرعان ، الخطر ف يعقد التأمين ، رسالة الدكتوراة – جامعة الإسكندرية – طبعة منشأة المعارف ، ولدراسة تفصيلية عن الخطر في التأمين البحري الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوي الخطر في التأمين البحري ، رسالة دكتوراة جامعة القاهرة ١٩٦٤ ، طبعة ١٩٦٦ .

الفرع الأول
تعريف الخطر البحري

٨٧- الطابع البحري للخطر

محل عقد التأمين البحري هو ضمان المستأمن من اضرر الذي يلحقه من جراء تحقق خطر بحري . فالخطر البحري إذن هو عنصر جوهري في عقد التأمين البحري يترتب على انتفائه بطلان العقد لتخلف المحل ، بل أن الخطر البحري هو أهم عناصر التأمين البحري ، وهو الذي يخلع عليه طابعه المميز وذاتيته المستقلة وقواعد القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى .

ونقصد بالخطر البحري الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشئ المؤمن عليه خلال رحلة بحرية . ومن ثم يشترط لإعتبار الخطر بحرياً أن يحدث في البحر أثناء رحلة بحرية ، أي أن تربطه بالبحر صلة مكانية ولو لم يكن ناشئاً مباشرة عن حالة البحر .

وبعبارة أخرى فإن كل ما يحصل خلال الرحلة البحرية من أخطار يعد أخطاراً بحرية سواء في ذلك الأخطار التي يحدثها البحر perils of the sea كالعاصفة والغرق والجنوح ، أو الأخطار التي تحدث على البحر perils on the sea ولو لم تكن ناشئة مباشرة عن البحر كالتصادم والحريق والسرقة .

وعلى هذا فالأخطار التي لا تحدث في البحر خلال رحلة بحرية لا تكون محلاً لتأمين بحري . ولا يعتبر خطراً بحرياً بل خطراً بريا لا يسأل عنه المؤمن البحري الحوادث التي تقع على البر أو في الموانئ .

ويلاحظ أن التأمين يكتسب الطابع البحري لمجرد أنه يرد علة منشأة لها الوصف القانوني للسفينة ، حتى ولو كانت المنشأة لا تقوم مؤقتا بالملاحة البحرية . والسفينة قيد الإنشاء محل التأمين بحري بإعتبار ما سيكون لها فيما بعد من وصف السفينة . وتقضي المادة ٣٨٦ بحري مصري جديد بأن أحكام

التأمين على السفينة تسري على السفينة وهي في دور البناء (1) .

والتأمين على مركب نهري لا يمكن أن يوصف بأنها تأمين بحري ، فالتقنين البحري المصري أن اللبناني لا ينظم الملاحة النهرية ، وقانون التأمين البحري لا ينطبق على التأمين النهري . على أن بعض البلاد كألمانيا وبلجيكا تنظم الملاحة النهرية تنظيما شبيها بالملاحة البحرية وتطبق قواعد التأمين البحري على المراكب النهرية .

أما التأمين على البضائع فليس بمجرد الطابع البحري ، على عكس الحكم في التأمين على السفينة ، بل يجب أ، تكون البضائع محلاً لنقل بجري رئيس حتى يكتسب التأمين طابع التأمين البحري .

٨٨ ـ امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية :

وإذا كان الأصل أن التأمين البحري لا يشمل إلا الأخطار التي تحل في البحر أثناء الملاحة البحرية دون الأخطر البرية التي تقع على البر أو في الموانئ إلا أنه يجوز بناء على نص صريح في وثيقة التأمين أن يمتد التأمين البحري إلى أخطار برية بشرط أن تكون تابعة للرحلة البحرية . ويستند هذا الإمتداد قانونا إلى نظرية التبعية التي تقضي بأن الفرع يتبع الأصل ويأخذ حكمه ، أي أن الوحدة التجارية للعملية تستلزم الوحدة القانونية .

فيجوز الإتفاق في وثيقة التأمين البحري على السفينة على أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها أو أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتيازها نهرا أو قناة . وتنص المادة ٣٢٧ بحري لبناني على أن التأمين يعتبر ذا طابع بحري بمجرد عقده على سفينة مخصصة للملاحة البحرية ، وتضيف أن هذا التأمين يشمل السفينة في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وعموما أي

---

(1) راجع في التأمين على السفينة وهي في طور البناء م ٢/٣٦٦ بحري عماني ، م ٢٦٩ بحري بحريني ، ٢٦٨ بحري قطري .

موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليها في الوثيقة .

كما تنص المادة ٣٨٦ بحري مصري جديد على أن تسري أحكام التـأمين على السفينة (المواد من ٣٧٣ إلى ٣٨٥) على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو في أي مكان آخر .

كما يجوز الإتفاق في وثيقة التأمين البحري على البضاعة على أن يـضمن المؤمن البحري الأخطار التي تلحق البضاعة أثناء نقل بـري أو نهـري أو جوي تابع للنقل البحري . وتنص المادة ٣٢٨ بحري لبناني على أن (يبقـى لضمان البضائع طابع الضمان البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل) . كمـا تنص المادة ٣٨٩ بحري مصري جديد على أنه (إذا كانـت البـضائع أثنـاء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي مكمل لهذه الرحلة سـرت قواعـد التأمين البحري خلال مدة النقل المذكور إلا إذا أتفق على غير ذلك (. فلو قام شخص بالتأمين البحري خلال مدة النقل المذكور إلا إذا اتفق على غير ذلك) . فلو قتم شخص بالتأمين على بضاعته لرحلة من ميناء بيروت إلى القاهرة ، فإن التأمين البحري يغطي هذه البضاعة خلال نقلها نقلاً بريا من الإسكندرية إلى القاهرة ، لأن هذا النقل البرى تابع للنقل البحري الأصلي من بيروت إلى الإسكندرية .

وكثيرا ما تتضامن وثائق التأمين على البضائع شـرطاً بـضمان المـؤمن البحري للأخطار التي تلحق البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسـل إلى وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسـل إليه . وهذا ما يعرف بإسم شرط من المخزن إلى المخزن Warehouse to Warehouse clause أو شرط إمتداد الضمان Extended cover clause . وبمقتضى هذا الشرط يمتد ضمان المؤمن البحري إلى الأخطار التي تلحـق البضائع وتقع على البر قبل الشحن وبعد التفريغ ، كأن تهلك البضائع بحريق أو سرقة أو تتلف بسبب الرطوبة أو الأمطار أو الحرارة .

وامتداد التأمين البحري إلى المخاطر البرية على النحو سالف الذكر مطابق فيما يتعلق بالتأمين على البضائع لمبدأ وحدة عقد النقل البحري ، وبمقتضاه يشمل عقد النقل البحري العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ بحيث تعد هذه العمليات مع عملية النقل البحري بمعنى الكلمة وحدة لا تتجزأ تسري عليها أحكام عقد النقل البحري . ويبرر إمتداد التأمين البحري إلى المخاطر البرية أن هذه المخاطر ، ولو أنها ليست بطبيعتها مخاطر بحرية إلا أنها في الواقع تابعة للنقل البحري ولذلك يجوز أن يضمنها التأمين البحري ، وأن تخضع لقواعد هذا التأمين .

وعلى ضوء ما تقدم يمكن تعريف الخطر البحري بأنه الخطر الذي يكون ناشئاً عن الرحلة البحرية أو تابعاً لها .

الفرع الثاني
ضرورة الخطر

٨٩- لا يوجد عقد التأمين إلا إذا كان ثمة خطر يتعرض له الشئ المؤمن عليه وتترتب على ذلك نتيجتان .

الأولى ، أن الشئ المؤمن عليه يجب أن يكون معرضاً للخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين .

والثانية أنه يجب أن لا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق أو زال قبل إلزام عقد التأمين .

المبحث الأول
تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر

٩٠- بطلان التأمين لعدم تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر :

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يوجد الخطر في ذاته ، بل يجب أن يكون الشئ المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر . ويحصل أحياناً أن يكون الشئ المؤمن عليه معرضاً لهذا الخطر . ويحصل أحياناً أن يكون الشئ المؤمن عليه معرضاً فعلاً للخطر وقت إبرام العقد . كما لو كان عقد التأمين بعد بدء السفر ولكن الغالب أن يبرم التأمين توقعا لخطر مستقبل وقبل التعرض له .

أما إذا لم يتعرض الشئ المؤمن عليه للخطر ، كان التأمين باطلاً لإنتفاء المحل ، وتنص المادة ٣٤٦ فقرة (١) من التقنين البحر المصري الجديد على أن (لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان).

وتتضمن المادة ٣٠١ بحري لبناني تطبيقا لنفس الفكرة فتقول (إذا كان موضوع الضمان بضائع للذهاب والإياب ولم يكن شحن الإياب بعد بلوغ السفينة محل وصولها الأول أو لم يكتمل الإياب فينال الضامن مقدار ثاني

القسط المتفق عليه لا غير ما لم يقع إتفاق مخالف) (1) .

وتطبيقا لم تقدم حكم أنه إذا أشترط في وثيقة التأمين دفع قسط إضافي في الحالة التي تفرغ فيها البضائع في ميناء غير الميناء الأصلي الموضح في الوثيقة ، فإن هذا الشرط يتضمن أن الطرفين قد هدفا إلى خطرين مستقلين متميزين ، بحيث لو هلكت البضاعة قبل إمكان تحقق الخطر الثاني أي قبل أن تتمكن السفينة من التوجه إلى الميناء الثاني ، فإن القسط ألإضافي لا يكون مستحقا(إستئناف مصري مختلط ٩-٥-١٩٤٨بلتان سنة ٦٠ صفحة ١٤٢) .

وتطبيقا لذلك أيضاً أجازت المادة ٣٠٠ بحري لبناني للمستأمن فسخ عقد التأمين دائما تبعاً لمشيئته ما دامت الأخطار لم يبتدئ مجراها ، وألزمت المستأمن الذي لا يستطيع إثبات حالة القوة القاهرة أن يدفع للمؤمن نصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض .

٩١ – إثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر :

يقع إثبات الشئ المؤمن عليه للخطر على عاتق المستأمن ، فهو مدع في طلب تعويض التأمين ، فعليه أن يقيم الدليل على حقه . ولا يكفي في هذا الصدد أن يبرز وثيقة التأمين ، بل عليه أيضاً أن يثبت تنفيذ العقد . ويحصل إثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية .

وفي التأمين على السفينة من السهل إثبات التعرض للأخطار ، لأن سفر السفينة واقعة معروفة للكافة ، وتثبت بسجلات ميناء القيام وبدفتر يومية السفينة وإذا كانت السفينة خلال السفر وأبرم التأمين فإن التعرض للأخطار يكون سابقاً على إبرام العقد . وحينئذ يلزم إثبات أن الأخطار لم تتوقف عند إبرام العقد .

---

(1) وإلى ذات المعنى تنتهي التشريعات العربية . أنظر م ٣٣٩ بحري عماني م ٢٤٠ بحري قطري ، م ٢٤١ بحري بحريني .

وفي التأمين على البضائع يجب على المستأمن أن يثبت أنه قام بالشحن في السفينة المعينة في الوثيقة ، أو أنه قام بالشحن فقط إذا لم تعين السفينة في الوثيقة ويتم هذا الإثبات بسند الشحن .

على أن سند الشحن يكون غير كاف إذا تضمن شروطاً تحد من قوته في ألإثبات كشرط (الوزن أو الكمية مجهول) أو أن البيانات غير معتمدة ، وفي هذه الحالة يجب على المستأمن أن يقدم مستندات أخرى مثبتة للشحن كفواتير الشراء وقائمة بيان الحمولة (المانيفستو ، وإيصالات دفع الرسوم الجمركية ، والمراسلات . كما تقبل شهادة الشهود عند إنتقاء سائر البيانات (م٣٢١ بحري لبناني) . وينطبق نفس الحكم في الحالة الإستثنائية التي لا يحرر فيها سند شحن وسند الشحن يكون حجة على المؤمن مع عدم الإخلال بحق المؤمن في الإثبات العكسي .

ويعرض القانون لفرض يندر وقوعه في العمل وهو حالة ما إذا كانت البضاعة المؤمن عليها مملوكة للربان ، فتطلب إثباتاً خاصاً درءا للغش الذي يحتما أن يصدر إضرارا بالمؤمن . فتنص المادة ٣٢٠ بحري لبناني على أنه (إذا أجيز للربان شحن بضائع لحسابه في السفينة التي يقودها فعليه في حال تضمينه لهذه البضائع أن يثبت للضامنين بجميع الطرق شراء البضائع وأن يقدم عنها وثيقة قد وقعها اثنان من كبار البحارة).

المبحث الثاني
تحقق الخطر أو زواله قبل العقد

٩٢ـ بطلان التأمين لتحقق الخطر أو زواله قبل العقد :

لا يكفي لقيام عقد التأمين أن يكون الشئ المؤمن عليه معرضاً للخطر ، بل يجب أن لا يكون الخطر المؤمن قد تحقق أو زال قبل التأمين ، وغـلا كـان العقد باطلاً إنعدام محله .

وفي ذلك تقول المادة ٣٥٠ فقرة ١ بحري مصري جديد المقابلة للمادة ٣١٨ فقرة ١ بحري لبناني (يقع باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد هـلاك الأشـياء المؤمن عليها أو بعد وصولها ....) (1) .

وكان التقنين البحري المصري الملغي ، مثله في ذلك مثل التقنين التجـاري الفرنسي لسنة ١٨٠٧ ، يأخذ في تقدير وجود الخطر وقت إبرام عقد التـأمين بمعيار شخصي مراعيا في ذلك الصعوبة التي يلاقيها الطرفان المتعاقدان في الاستعلام عن مصير الأشياء المؤمن عليها التي توجد في الغالب الأعم مـن الأحوال بعيدة عن مكان إبرام العقد ، وحصرا للقاعدة في النطاق اللازم لدرء الغش وحماية للمتعاقدين ، فنصت المادة ٢٠٧ منه على أن التأمين الذي يعقد بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها لا يكون باطلاً إلا (إذا ثبت أن المؤمن كان عالما بهلاكها أو ثبت أن المؤمن كان عالما بوصـولها أو إذا دلت قرائن الأحوال على أنهما يعلمان ذلك قبل وضع الإمضاء على مشارطة السيكورتاه) . أي أنه كان يكفي في نظر الشارع البحري المـصري وجـود الخطر في ذهن المتعاقدين وقت إبرام العقد دون أن يشترط وجوده من حيـث الواقع . وهذا ما يسمي بالخطر الظني .

ولكن التقنين البحري المصري الجديد (مثله في ذلك مثل التقنين البحـري اللبناني) .لم يأخذ بهذا المعيار الشخصي وأحل محله معيارا مادياً موضوعيا ،

---

(1) أنظر م ٣٥٢ بحري عماني ، م ٢٥٣ بحري قطري ، م ٢٥٤ بحري بحريني .

فنصت المادة ٣٥٠ فقرة ١ منه(المقابلة للمادة ٣١٨ فقرة ١ بحري لبناني) . على أن عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها يكون باطلاً ، إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذي يوجد به المؤمن له أو المؤمن).

ويخلص من هذا النص أنه إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان التوقيع على العقد أو إلى المكان الذي يوجد فيه المستأمن أو المؤمن قبل إبرام العقد ، كان عقد التأمين باطلاً . وبعبارة أخرى يقيم القانون قرينة قانونية على علم المستأمن أو المؤمن بهلاك الشئ أو بوصله بمجرد إثبات أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى مكان التوقيع على العقد أو مكان وجود المستأمن أو المؤمن . وهذه القرينة القانونية قاطعة لا تقبل الدليل العكسي ، إذا أن القانون يقضي ببطلان العقد بمجرد توفر القرينة وإثبات نبأ الهلاك أو الوصول ، ويقع هذا الإثبات على عائق من يتمسك بالبطلان تطبيقا للقواعد العامة .

٩٣ـ التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السفينة :

ويجوز للطرفين المتعاقدين إستبعاد تطبيق القرينة القانونية سالفة الذكر ، والإتفاق على أن العلم بالهلاك أو الوصول لا يفترض بل لابد من إقامة الدليل عليه وفقاً للقواعد العامة . وهذا ما يسمي ، التأمين المعقود على شرط الأنباء السارة أو السيئة Assurance sui bonnes ou mauvaises nouvelles (المادة ٣١٨ فقرة ٢ بحري لبناني) بقولها (إذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل إلا إذا ثبت أن المؤمنة كان يعلم شخصياً قبل إبرام عقد التأمين بهلاك الشئ المؤمن عليه أو أن المؤمن كان يعلم شخصياً قبل إبرام العقد بوصول هذا الشئ) .

وعلى هذا إذا أدرج في العقد شرط الأنباء السارة أو السيئة . فإنه يجب على

المؤمن الذي يتمسك بالبطلان أن يقيم الدليل على أن المستأمن كـان عالمـا بهلاك السفينة قبل التوقيع على العقد . وعلى العكس يجب على المستأمن الذي يحتج بالبطلان . أن يثبت أن المؤمن كان عالما بوصول السفينة قبل التوقيـع على العقد .

ويعرف هذا النوع من التأمين في إنجلترا بالتأمين على الشئ هالكا كـان أو غير هالك lost or not lost . وقد عرضت له المادة ٦ فقرة ٢ من قـانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦ التي تنص على أنه إذا كان الـشئ مؤمنـاً عليه هالكا كان أو غير هالك ، فإن للمستأمن أن يطالب بالتعويض المتفق عليه ، ما لم يكن وقت إبرام عقد التأمين عالما بهلاك الشئ المؤمن علي ، وكـان المؤمن جاهلا ذلك ويجري العمل في إنجلترا على إبرام التأمين lost or not lost إذا كانت المخاطر قد بدأت في السريان قبل إبرام العقد . ولا توجد في القانون الإنجليزي أية قرينة على العلم بالهلاك ، بل لابد من إثبات العلم .

٩٤ـ جزاء العلم :

ويقرر القانون جزاء يوقع على المستأمن أو المؤمن سئ النية الـذي يعقـد التأمين رغم علمه بالهلاك أو الوصول . فإذا ثبت على المستأمن بالهلاك فإنه يدفع للمؤمن ضعف قسط التأمين المتفق عليـه . وإذا ثبـت علـم المـؤمن بالوصول فإنه يدفع للمستأمن ضعف القسط كذلك (م ٣١٨ فقـرة ٣ بحـري لبناني ، ٢١٠ بحري مصري ملغي) .

وهذا الجزاء وهو بمثابة تعويض جزافي يجب تطبيقه كلما قضي بـبطلان التأمين وفقاً لما تقدم . وتجوز الملاحقة الجزائية في الحالات التي تتوافر فيها شروط الإحتيال أو النصب .

٩٥ـ التأمين بواسطة وكيل بالعمولة :

قد يبرم عقد التأمين بواسطة وكيل بالعمولة Commissionaire، وحينئذ يكون عقد التأمين باطلاً إذا كان بإمكان هذا الوكيل أن يعلم بنبـأ الهـلاك أو

الوصول (م ٣١٩ فقرة ١ بحري لبناني) ز ويكون التأمين باطلاً كـذلك إذا كان الموكل عالما بذلك (م ٣١٩ فقرة ٢) .

وإذا لم يكن بإمكان الوكيل بالعمولة أن يعلم بنبأ الهلاك أو الوصول ، ولـم يكن الموكل بدوره على علم به وقت إصداره الأمر بالتأمين ، ثم علم الموكل بالنبأ بعد ذلك فعليه أن يصدر أمراً عكسيا في الحال يكون برقيا عند الإقتضاء وإذا وصل الأمر العكسي قبل التوقيع على العقد . فإن العقد يكون باطلاً . أما إذا وصل الأمر العكسي بعد التوقيع على العقد ، فإنه يكون صحيحاً (م ٣١٩ فقرة ٢) .

الفرع الثالث
سبب الأخطار

٩٦ – يقصد بسبب الأخطار الحادث الذي تنشأ عنه الأضـــرار . ويحـــدد القانون الأخطار المضمونة التي تقع على عاتق المؤمن ، والأخطار المستثناة أو المستبعدة من ضمان المؤمن . كما أن القانون يميز من جهة أخرى بـــين الأخطار العادية التي يتحملها المؤمن ، وبين الأخطار الحربية إلي لا تقع على عائق المؤمن .

ولما كانت النصوص القانونية المتعلقة بسبب الأخطار لا تتعلق بالنظام العام ولا تنطبق إلا إذا لم يوجد بين المتعاقدين شروط مخالفة لها . فقد أبدلت بهـــا وثائق التأمين تعدادا إتفاقيا للأخطار المضمونة والأخطار المستثناة يقوم على أساس مختلف .

ولذلك نتكلم تباعا عن الأخطار البحرية المضمونة ، فالأخطـــار المـــستثناة فالأخطار الحربية .

المبحث الأول
الأخطار البحرية المضمونة

٩٧ـ التعداد القانوني :

كانت المادة ١٩٢ من التقنين البحري المصري لسنة ١٨٨٣ الملغي تعدد الأخطار التي يضمنها المؤمن وهي : العاصفة ، والغرق ، والجنوح ، والتصادم القهري ، والتغيير الاضطراري للطريق أو الرحلة أو السفينة ، والرمي في البحر لتخفيف السفينة ، والحريق ، والأسر ، والنهب ، والتوقيف عن السفر بأمر سلطة عامة ، وإعلان الحرب ، ومقابلة الإساءة بمثلها . ثم أضافت أو بسبب أي حادثة من الحوادث البحرية ما لم يوجد بين المتعاقدين شرط بخلاف ذلك .

ويلاحظ على هذا التعداد أنه يذكر الأخطار الحربية بين الأخطار المضمونة قانونا . كما يتضح من العبارة الأخيرة للمادة أن هذا التعداد قد جاء سبيل التمثيل لا الحصر ، وأنه ليس ملزما لأطراف التأمين .

على أن التقنين البحري المصري الجديد لسنة ١٩٩٠ ألغي هذا التعداد واستبدل به عبارة عامة هي أن المؤمن يسأل عن (ألأضرار المادة التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمله التأمين ، (م ٣٥٣ فقرة ١) . كما أن الفقرة الأولى من المادة ٣٥٦ منه نصت صراحة على أن التأمين لا يشمل أخطار الحرب الأهلية والخارجية إلا إذا أتفق على غير ذلك .

أما المادة ٣٢٩ من التقنين البحري اللبناني فقد أتبعت نفس الأسلوب الذي أتبعه التقنين البحري المصري الملغي وعددت المخاطر المضمونة قانونا وهي : العاصفة ، والغرق ، والجنوح ، والتصادم ، والإرساء الجبري ، والتغيير الجبري للطري والسفينة ، والطرح في البحر ، والحريق ، والانفجار ، والنهب ، والضرر الذي يسببه البحارة قصدا ، والسرقة . وختم النص هذا

التعداد بقوله وعموما كل الطوارئ والحوادث البحرية (1) .

ويلاحظ على النص اللبناني أنه أستبعد الأخطار الحربية من الأخطار المضمونة إلا إذا أتفق على غير ذلك (م ٣٢٩ فقرة ٢) . كما أن تعداده للأخطار المضمونة وارد أيضاً على سبيل المثال لا الحصر .

ويخلص من النصوص المتقدمة أن المؤمن يضمن الأضرار التي تلحق الشئ المؤمن عليه بسبب خطر بحري . وقد أقتصر كل من التقنين البحري المصري الملغي والتقنين البحري اللبناني على ضرب أمثلة للأخطار البحرية دون أن يحدد المعنى المقصود منها . ويمكن تعريف الأخطار البحرية بأنها الحوادث القهرية أو الفجائية التي يحدثها البحر أو تحدث على البحر خلال الرحلة البحرية ومن ثم فإن هذا الإصطلاح لا يشمل الصعوبات العادية للملاحة . كالحركة العادية للرياح والأمواج . وارتفاع مياه البحر وانحسارها نتيجة ظاهرة المد والجزر ، وتجمد المياه في البحار الشمالية في فصل الشتاء وكذلك استهلاك السفينة بالإستعمال Wear and tear . وذلك لأن هذه الحوادث متوقعة . والغرض من التا/ين هو ضمان الحوادث التي يحتمل أن تقع لا الحوادث التي يجب أن تقع .

وسنعرض فيما يلي الأخطار البحرية الرئيسية .

٩٨ـ العاصفة والغرق والجنوح :

يذكر القانون البحري اللبناني على رأس تعداده للأخطار المضمونة العاصفة والغرق والجنوح وهي أخطار يحدثها البحر ولا تثير شكا في صفتها البحرية.

والعاصفة هي إضطراب الجو لإضطرابا عنيفا ، يتمثل في رياح شديدة

---

(1) وبذات الإتجاه تأخذ القوانين العربية ، أنظر م ٣٣٢ بحري ليبي ، م ٣٤٠ بحري عماني ، م ٢٤١ بحري قطري ، م ٢٤٢ بحري بحريني ، م ٣٣٢ و ٣٣ بحري أردني .

وعكس ذلك المشرع الكويتي (أنظر م ٢٦٧ من قانون التجارة البحرية الكويتي) .

مصحوبة غالبا برعود وأمطار غزيرة ، ويستتبع إرتفاع الأمواج إرتفاعا غير معتاد وهي في الواقع السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى . ومن المتفق عليه أن حركة الرياح تعد من قبيل العاصفة إذا بلغت سرعتها من ١٨ إلى ٣٠مترا في الثانية .

ويجب عدم الخلط بين العاصفة وسوء الأحوال الجوية . فسوء الأحوال الجوية هو من الحوادث العاجية للملاحة التي تدخل في نطاق التوقع العادي للأمور ، فلا يعد من الحوداث البحرية التي يضمنها المؤمن . والغرق هو إختفاء تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو . والجنوح (أو التشنيب) هو توقف السفينة عن الملاحة فترة من الزمن لإحتكاكها بقاع البحر أو شاطئه أو الصخور أو الشعب أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج من هذا المأزق بوسائله الخاصة .

ويلاحظ أن المؤمن لا يكون مسئولاً عن الجنوح الناتج عن حركة المد والجزر الطبيعية ولا عن الجنوح الطارئ في القنوات البحرية أو في الأنهار فوق الإمكان التي يبلغها المد والجزر (م ٣٣٠ فقرة ٢ بحري لبناني) . وذلك لأن المد والجزر من الظواهر التي تحصل بصفة دورية ، فلا تعد من الحوادث البحرية إنتفاء عدم التوقع .

ويلاحظ أيضاً أن الغرق والجنوح يدلان في الواقع على طبيعة الضرر لا على سببه . ولذلك لا يسال عنهما المؤمن إلا إذا كانا راجعين إلى قوة قاهرة لا خطأ المستأمن .

٩٩ـ التصادم :

التصادم من الأخطار التي تقع على عائق المؤمن ويجب أن لا يؤخذ التصادم هنا بمعناه الفني الذي قصر هذا الإصطلاح على تصادم السفينة بسفينة أخرى أو بمركب ملاحة داخلية ، بل يقصد بالتصادم هذا معناه

المتداول الذي يشمل اصطدام السفينة بسفينة أخرى أو بمركب ، كما يشمل اصطدام السفينة بجرم ثابت كرصيف أو حاجز أمواج أم بجرك عائم كرافعة أو حطام (م ٣٣٢ فقرة ٢ و ٢٤٠ فقرة ١ بحري لبناني) .

ولتحديد معنى التصادم أهمية كبرى متى كان التأمين ضد أخطار معينة من بينها التصادم أو كان التأمين وفقاً لشرط الإعفاء من الخسارة الخاصة إلا في أحوال معينة من بينها التصادم .

ويلاحظ أنه إذا تصادمت السفينة المؤمن عليها مع سفينة أخرى مملوكة لنفس المجهز المستأمن ، فتجري التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين ، وفي هذه الحالة يكون تقدير التعويض عن التصادم بواسطة حكم يتفق عليه المؤمن والمستأمن أو يعين بقرار من رئيس المحكمة (م ٢٣٢ فقرة ١ بحري لبناني). وكثير ما تتضمن وثائق التأمين شرطاً صريحاً في هذا المعنى يعرف بإسم شرط الفينة الشقيقة Sister ship clause .

وفي بريطانيا يضمن المؤمن بمقتضى (شرط التصادم Collision Clause أو Running down clause) ، التصادم في حدود ثلاثة أرباع الأضرار ، أما الربع الأخير فتغطيه نوادي الحماية والتعويض .

١٠٠- الإرساء الجبري :

الإرساء الجبري هو الذي يضطر إليه الربان بسبب حادث غير متوقع ، كأن يضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر إصلاح السفينة من ضرر أصابها من جراء عاصفة شديدة .

ويتطلب الرسو نفقات إستثنائية مختلفة كرسوم الدخول والخروج في الميناء ورسوم الإرشاد والقطر ونفقات غذاء وأجور البحارة هذا بالنسبة إلى السفينة . أما بالنسبة للبضائع فقد يلحق المستأمن ضرر من جراء تلف البضاعة أو بيع الربان لجزء من البضاعة لدفع مصروفات التفريغ والتخزين وإعادة الشحن أو للمحافظة على البضاعة طوال مدة الرسو .

وتنص المادة ٣٣١ بحري لبناني على أنه إذا كانت نفقات الرسو من الخسائر الخاصة ، فلا يكون غذاء البحارة وأجرهم على عاتق المؤمن . ولكن إذا اقتيدت السفينة إلى مرفأ أفضل من مرفأ الرسو للقيام فيه بإصلاح على نفقة المؤمن فإن غذاء البحارة وأجرهم ونفقات القطر تكون على عائق المؤمن . ويكون الحكم كذلك إذا ظلت السفينة في ميناء الرسو بانتظار قطع إبدال ضرورية لإبدال السفر وعندما يكون الإصلاح على عاتق المؤمن .

١٠١ـ التغيير الجبري للطريق أن السفر أو السفينة :

تغيير الطرق أو الإنحراف هو تغيير خط السير المعتاد . وتغيير الرحلة أو السفر هو تغيير نقطة القيام ونقطة الوصول للرحلة الممؤن عليها . وتغيير السفينة يقوم إذا فرغت البضاعة من السفينة الناقلة وأعيد شحنها على سفينة أخرى . وهذا لا يتعلق بطبيعة الحال إلا بالتأمين على البضائع .

وتغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة إختيارا لا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن . أما التغيير الجبري للطريق أو الرحلة أو السفينة الذي يضطر إليه الربان لمفاده عاصفة أو حصر بحري أو جبل جليد أو لإنقاذ أشخاص في حالة الخطر . فإنه يعد خطراً بحرياً يكون على عائق المؤمن .

١٠٢ـ الرمي في البحر :

يكون المؤمن مسئولاً عن الهلاك أو الضرر ال=ي يحصل بسبب رمي بعض البضائع في البحر لتخفيف السفينة . ورمي البضائع في البحر لتخفيف السفينة وإن كان عملاً إختيارياً من الربان . إلا أنه يقع مع ذلك على عاتق المؤمن . لأن هذا العمل ليس حرا وإختياريا إلا بالظاهر فقط . وقد أملاه في الحقيقة الخطر الذي يهدد الرسالة البحرية ، فالقوة القاهرة السابقة على الرمي تسبغ عليه وصف الحادث القهري كما أن عمل الربان الإختياري يجب أن يعد بالنسبة للشاحن كعمل الغير المشبه بالقوة القاهرة .

ويجب أن يشبه بالرمي جميع الأضرار التي يحدثها الربان إختيارياً بالسفينة

أو بالبضائع لأجل سلامة الرسالة البحرية أي جميع الخسائر المشتركة .

١٠٣ـ الحريق والإنفجار :

الحريق هو إشتعال النار في الأشياء المؤمن عليهـا . ويـضمن المـؤمن الحريق ولو أ،ه مستقل تماماً عن حالة البحر . وإذا كان القانون قـد أعتبـره خطراً بحرياً فنظرا لحدوثه في البحر أثناء الرحلة البحرية ولأن ألضرار التي تنجم عن الطرق في البحر أكثر جسامة من تلك التي تنشأ عنه إذا شـب فـي البر .

ويلاحظ أن المؤمن لا يسأل عن الحريق الذي يحدث بسبب قهري . ويقصد بذلك الحريق الذي لا يرجع إلى خطأ المستأمن كأن ينشأ عن قـوة قـاهرة (صاعقة مثلاً) أو عن فعل الغير (إمتداد الحريق من سفينة أخرى) أو عـن سبب مجهول ويفترض أن الحريق قد حدث بسبب قهري ، وللمـؤمن إذا أراد درء مسئوليته أن يثبت خطأ المستأمن .

وتشبه بالأضرار الناشئة عن الحريق الأضرار التي يحدثها المـاء الـذي يستخدم لإطفاء الحريق أو لمنع امتداده ، كما يشبه بالحريق انفجار الآلات أو المواد الخطرة .

١٠٤ـ النهب والسرقة :

النهب Pillage هو السرقة المصحوبة بعمل من أعمال العنـف ترتكبهـا جماعة مسلحة . ولما كان الباعث على النهب هو الرغبة في الكسب ، فإنه لا يندرج في عداد الفتن والإضطرابات الشعبية إذا كانت مستبعدة مـن ضـمان المؤمن في الوثيقة .

ويدخل خطر السرقة في عداد الحوادث البحرية التي يضمنه المؤمن طالمـا يحدث على البحر خلل الرحلة البحرية . وقد حكم بأنه إذا كانت وثيقة التأمين على البضاعة تغطي خطر السرقة والنهب دون خطر عدم التسليم ، فإن مجرد عدم تسليم البضاعة لا يكفي لافتراض السرقة ومساءلة المؤمن عنهـا ، بـل

يجب على المستأمن إثبات السرقة ذاتها فإذا لا يمكن تشبيه مجرد إختفاء البضاعة بالسرقة (إستئناف مصري مختلط ٢٣-١-١٩٤٦ بلتان س ٥٨ ص ٥٢) .

١٠٥ـ الحوادث البحرية الأخرى :

بعد أن عدلت المادة ٣٢٩ بحري لبناني الأخطار البحرية السالف ذكرها ، أضافت أن المؤمن مسئول أيضاً عن الهلاك أو الضرر الذي يلحق الشئ المؤمن عليه بسبب الحوادث البحرية بوجه عام . وقد ذكرنا أن المقصود بالحادث البحري كل حادث قهري أو فجائي يمكن أن يحدث على البحر خلال الرحلة البحرية . وعلى ذلك يسأل المؤمن عن تلف البضاعة بسبب إرتفاع حرارة الجو ارتفاعا غير عادي ، وتسرب السوائل العرضي ، وتلف البضاعة بسبب تكثف البخار في عنابر السفينة ، والتلف الذي تحدثه فيران السفينة .

١٠٦ـ التحديد الإتفاقي للأخطار البحرية المضمونة :

وقد أبدلت وثائق التأمين بالتحديد القانوني سالف الذكر للأخطار البحرية تحديد آخر إتفاقيا للأخطار المضمونة والأخطار المستثناة . ويأخذ هذا التحديد الإتفاقي إحدى صورتين :

١- فإما أن يكون التأمين مع شرط ضمان جميع الأخطار All Risks Clause

٢- وإما أن يكون التأمين مع شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة إلا عند تحقق أخطار معينة Free Particular verages Unless (F.P.A) .

١٠٧ـ شرط ضمان جميع الأخطار :

بمقتضى شرط جميع الأخطار يضمن المؤمن جميع الأخطار التي تقع للشئ المؤمن عليه ، عدا الأخطار التي استبعدت صراحة في الوثيقة . وإذا كان التأمين مع شرط ضمان جميع الأخطار مع إعفاء المؤمن من بعضها فقط ، فإن المستأمن لا يلزم إذا بإثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر وهلاك هذا الشئ أو تلفه بحادث بحري خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين .

وللمؤمن إذا أراد أن يدرأ مسئوليته عن الخطر أن يثبت أن الضرر إنما يرجع إلى خطر مستبعد في الوثيقة . ويحصل الإثبات في الأصل بكافة الطرق لتعلق الأمر بواقعة مادية .

ويجب عدم الخلط بين شرط ضمان الأخطار ، وعبارة وجميع الأخطار الأخرى All other Perils ، التي يذيل بها تعداد الأخطار التي تقع على عاتق المؤمن في وثيقة اللويدز . وقد أثارت هذه العبارة الخلاف حول المقصود منها . فذهب رأي إلى أن الخطر ما دام قد وقع أثناء الرحلة البحرية ولم يكن متوقعا في هذه الرحلة فهو خطر بحري يشمله التأمين . وذهب رأي آخر إلى أن عبارة (وجميع الأخطار الأخرى) ، تعني فقط الأخطار المماثلة في النوع للأخطار المنصوص عليها في الوثيقة . فلا يترتب على هذه العبارة أن يمتد ضمان المؤمن إلى جميع الأخطار التي يترتب عليها إلحاق ضرر بالأشياء المؤمن عليها . وإنما تقتصر على الأخطار التي هي من نفس طبيعة الأخطار المذكورة في الوثيقة (إستئنافا مصري مختلط ١٩-٢-١٩٣٦ بلتان س ٤٨ ص ١٥٣، ٥-٣-١٩٣ بلتان س٤٢ ص ٣٣٢) . وتعرف هذه العبارة في العمل بالشرط الجامع Ommibus clause بإعتبار أنه يجمع إلى جانب الأخطار المذكورة في الوثيقة أي خطر مماثل لهذا الأخطار .

١٠٨- شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة :

بمقتضى شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة يضمن المؤمن الخسائر المشتركة ولكنه لا يضمن الخسائر الخاصة إلا إذا كانت ناشئة عن أحد الأخطار المذكورة في العقد على سبيل الحصر ، وهي في العادة الجنوح والغرق والحريق warrantee free form a particular average unless, the ves-sel or crafi be stranded sunk or burnt ويجب على المستأمن في هذا النوع من التأمين إثبات أن الخسارة إنما ترجع إلى أحد الأسباب المحددة . فإذا لم ينجح في هذا الإثبات كان المؤمن غير مسئول عن الخسارة .

المبحث الثاني
إدخال الخطأ في الأخطار البحرية المضمونة

١ـ خطأ المستأمن

١٠٩ـ التطور التشريعي :

تنص المادة ١٩٣ من التقنين البحري المصري (الملغي) على أن المؤمن لا يكون مسئولاً عن أي هلاك أو ضرر ينشأ عن فعل المستأمن . وقد قيل في تبرير هذا الحكم أن تعويض المستأمن عن الأضرار التي يحدثه بفعلــه أمــر مخالف للنظام العام ومناف لطبيعة عقد التأمين . فعقد التأمين عقــد إحتمــالي يقوم على إحتمال تحقق الخطر أو عدم تحققه ، وإذا ساغ للمستأمن أن يتسبب بفعله في تحقق الخطر الذي يعطيه الحق في التعويض لإنتفى الإحتمال بالنسبة إليه .

على أن هذا التبرير لا يصدق إلا على غش المستأمن أو خطئه العمدي فقط فالتأمين من غش المستأمن أو خطئه العمدي مخالف للنظــام العــام ومنــاف لطبيعة عقد التأمين ، إذا يتوقف تحقق الخطر علــى إرادة المــستأمن وحــده فينتفي عنصر الإحتمال وهو قوام عقد التأمين .

بيد أن الخطر المطلق للتأمين من فعل المستأمن أو خطئه الشخصي غيــر مبرر إذا أن المستأمن قد يرتكب أخطاء غير متعمدة وهو شــئ حتمــي فــي النشاط الإنساني ، كما أن إرداته قد تسهم بدور في تحقق الخطر مع عوامــل أخرى غير متوقعة فيوجد الإحتمال ويقوم الخطر .

وقد رأى البعض قديما بطلان الإتفاق على ضمان المؤمن لأخطاء المستأمن

بمقولة أنه يمتنع على الشخص أن يخلق له حقاً بخطئه ، وإن إجازة هذا الشرط تحمل المستأمن على عدم مراعاة الحيطة والحذر واليقظة ، وأن المادة ١٩٣ لم تعرض لجواز الإتفاق على عكس الحكم الوارد بها كما فعلت المادة ١٩٥ بالنسبة إلى خطأ الربان .

بيد أن سكوت القانون لا يبرر هذا الرأي ، لأن الضمان الذي يحققه التأمين لا يمكن أن يكون كافياً إذا وجب على المستأمن أن يتحمل نتائج الحادث بمجرد استظهار أي قدر من عدم الحيطة أو الإهمال من جانبه ولو كان يسيراً .

ولذلك فقد أستقر الرأي اليوم فقها وقضاء على جواز التأمين من خطأ المستأمن غير المتعمد ، لإنتفاء النص الذي يحظر مثل هذا الإتفاق ولعدم منافاته للنظام العام . أما غش المستأمن وأخطاؤه الإختيارية أو العمدية فلا يصح الإتفاق على ضمان المؤمن لها . لأنه يمتنع أن يتوقف إلتزام المؤمن على عمل إختياري من المستأمن ، وهو أمر ينافي الإحتمال ويخالف النظام العام .

ثم جاء المشرع اللبناني فأخذ بما استقر عليه الرأي في الفقه والقضاء ونص في المادة ٣٣٥ فقرة ١ بحري على أ، (الضامن غير مسئول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة fautes intentionnelles أو غير حرية بالمعذرة inexcusables أرتكبها المضمون أو ممثلوه . وكل إتفاق مخالف يعتبر باطلاً . وبهذا الحكم يأخذ قانون التأمين البحري الفرنسي الجديد الصادر سنة ١٩٦٧ (م ١٧) . وكذل القانون البحري المصري الجديد سنة ١٩٩٠ إذا تنص المادة ٣٥٤ فقرة أولى منه على أنه (يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عن خطأ عمدي أو عن

خطأ جسيم صادر من المؤمن له (١).

ومن الصعب أن تستظهر أخطاء شخصية للمستأمن لا تتمثل في عيب خاص في السفينة أو في البضائع ، ومن الممكن ن يوجد خطأ من المستأمن إذا كان قد أصدر أمراً صريحاً إلى الربان كان سبباً في وقوع الخطر أو تفاقمه ، أو إذا كان يقود السفينة المؤمن عليها شخصياً بصفته ربانا لها أو إذا أغفل مراقبة البضائع على الرصيف .

٢ـخطأ الربان أو البحارة

١١٠ – التطور التشريعي :

تنص المادة ١٩٥ من التقنين البحري المصري الملغي المقابلة للمادة ٣٥٣ من التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧ على أنه (إذا حصلت خيانة من الربان أو البحرين بأن باعوا السفينة أو البضائع وادعوا غرقها أو خيانة أخرى أو تقصيرا لا يكون المؤمن ملزما بذلك ما لم يوجد شرط بإلزامه(وإذا كان الشئ المعمول عليه السيكورتاه سفينة وكان الربان مالكاً لها كلها أو بعضها يعتبر الشرط المذكور لاغيا بالنسبة لحصته فيها) .

ويخلص من هذا النص أن المؤمن غير مسئول عن الأضرار التي تنشأ عن خطأ الربان أو البحارة سواء أكان هذا الخطأ متعمدا أن غير متعمد ، ومهما يكن نوع الخطأ ومداه . وقد يقل في تبرير ذلك أن مالك السفينة هو الذي أختار الربان فيجب أن يتحمل هو لا المؤمن تبعة إختياره .

بيد أن حكم التقنين البحري المصري بعدم مسئولية المؤمن عن خطأ الربان والبحارة لا يتسق مع قواعد القانون البحري العامة . فالربان يؤدي عمله بعيداً عن رقابة المجهز وإشرافه . وإنتفاء الرقابة والإشراف هو الذي يبرر أيضاً إعفاء المجهز كناقل بحري من المسئولية عن أخطاء الربان في الملاحة أو في

---

(1) وإلى ذات المعنى تذهب القوانين العربية أنظر م ٣٣٨ بحري ليبي / م ٣٤٢ بحري عماني ، بحري قطري ، م ٢٤٤ بحري بحريني ، م ٣٣٨ بحري أردني .

إدارة السفينة وفقاً لمعاهدة سندات الشحن ، ومع ذلك يقـــرر المـــشرع عــدم مسئولية المؤمن عن خطأ الربان .

هذا بالنسبة للمجهز أما بالنسبة للشاحن فلا شك في صرامة الحكم المتقــدم وقسوته . فالربان تابع للمجهز وليس تابعاً للشاحن ، فمن غيـــر المفهـــوم أ، يتقرر عدم مسئولية المؤمن عن الضرر الذي يلحق الشاحن في بضاعته بسبب خطأ الربان والبحارة .

ولذلك فأن بعض التشريعات الحديثة تجعل المؤمن مـــسئولاً عـــن أخطـــاء الربان والبحارة في التأمين على البضاعة ، وغير مسئول عنها بالنسبة للتأمين على السفينة (المواد ٦٣٧ و ٦٤٠ و ٦٤١ من التقنين التجاري الهولندي) .

ويقضي البعض الآخر بمسئولية المؤمن عن أخطاء الربان في التأمين على البضاعة والتأمين على السفينة على حد سواء (م ٨٢٤ و ٨٢٥ من التقنـــين التجاري الألماني ، م ٢٠٧ من التقنين البحري البلجيكي ، م ٥٤٢ من تقنـــين الملاحة الإيطالي ، م ٥٥ فقرة ٢ من قانون التـــأمين البحـــري الإنجليـــزي ١٩٠٦).

١١١- حكم القانون اللبناني :

أما القانون اللبناني فيميز بين التأمين على السفينة والتأمين على البضاعة ، فتنص المادة ٣٣٥ فقرة ٢ بحري لبناني على ما يأتي (لا يكون ضامن جرم السفينة مسئولاً عن نتائج غش الربان وخداعه إذا كان هذا قد أنتخبه مجهـــز السفينة ، وإذا كانت المادة ٣٣٦ تستثني منن هذا الحكم وتقضي بإعفاء المؤمن من

١- أعمال الغش والخداع التي يقترفها الربان ، ومن كافة الحوادث أياً كان نوعها الناتجة عن خرق حصار أو التهريب أو التجارة الممنوعة أو الخفيـــة وذلك ما لم يكن الربان قد غير بدون رضاء مجهز السفينة أو ممثله وأبدل به آخر معاون الربان Le second .

٢- كل النتائج التي تترتب على السفينة من أي عمل يقوم بـه الربـان أو البحارة على البر ، والواقع أنه لا يوجد خطر بحري لأن أعمـال الربـان أو البحارة قد أرتكبت على البر .

ويخلص من هذه النصوص أنه إذا كان المؤمن ضامناً بوجه عام للأخطـاء التي تصدر من الربان والبحارة إلا أن مؤمن السفينة غير مسئول عـن الأضرار التي تنشأ عن غش الربان وتدليسه إذا كان الربان قد اختاره مجهز السفينة بنفسه إذا يجب أن يتحمل المجهز نتيجة خطئه وسوء إختياره للربـان إما إذا كان الربان قد أستبدل به غيره بدون رضاء مجهز السفينة أو ممثلـه . فيظل المؤمن مسئولاً عن نتائج الغش والتدليس .

أما مؤمن البضائع فيظل مسئولاً عن الأضرار اللاحقة بها والناشـئة عـن أخطاء الربان العمدية وغير العمدية على السواء ، وذلك لأن الربان لا تربطه بالشاحن أية صلة سواء أكانت صلة تبعية أم صلة إختيار .

١١٢ – حكم التقنين البحري المصري الجديد :

جاء التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ ونص في المادة ٣٥٤ فقرة ٢ منه على ما يأتي (مع عدم الإخلال بحكم الفقرة ٢ من المادة ٣٧٧ من هـذا القانون يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق ألأشياء المـؤمن عليهـا بخطأ الربان والبحارة . وقد وردت هذه المادة فـي الفـصل الأول المتعلـق بالأحكام العامة في التأمين البحري[1] .

أما المادة ٣٣٧ فقرة ٢ فقد وردت ضمن الأحكام الخاصة بالتـأمين علـى السفينة ونصت على أن (لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يـصدر من الربان من أخطاء متعمدة) .

ويستفاد مما تقدم أن المؤمن بوجه عام (ويندرج في ذلك مؤمن البـضائع

---

(1) في هذا المعنى ، م ٢٤٢ بحري قطري ، ٢٤٣ بحري بحريني ، ٣٤١ م٢ بحري عماني ، ٣٣٨ بحري أردني ، ٢٨٨ بحري كويتي .

ومؤمن المسئولية) يضمن أخطاء الربان والبحارة دون تمييز بين الأخطاء العمدية وغير العمدية وكذلك بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية . أما مؤمن السفينة فلا يضمن أخطاء الربان المتعمدة .

ويلاحظ أن المادة ٣٥٤ الفقرة ١ من القانون الجديد تذكر الأخطاء العمدية أو الأخطاء الجسيمة الصادرة من المستأمن وتجعل المؤمن غير مسئول عنها ، في حين أن لمادة ٣٣٧ فقرة ٢ تذكر الأخطار العمدية الصادرة من الربان وتقرر عدم مسئولية مؤمن السفينة عنها ، ولا تذكر الأخطار الجسيمة . وهذه التفرقة مقصودة من المشرع ، ليسمح بالتأمين على الأخطاء الجسيمة الصادرة من الربان في التأمين على السفينة ، وفي التأمين على البضاعة من بابا أولى .

١١٣ – حكم وثائق التأمين :

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطاً يقضي بمسئولية المؤمن عن خطأ الربان والبحارة مقابل قسط إضافي . وتنص اللويدز الإنجليزية على خطأ الربان والبحارة بين الأخطار المضمونة

Barratry of the master and mariners . ويقصد بهذا الإصطلاح في القانون الإنجليزي الأخطاء العمدية المنطوية علـى الغش فقط willful misconduct (قاعدة ١١ من قواعد تفسير وثيقة التأمين البحري الملحقة بقانون ١٩٠٦) . ومن أمثلتها إنحراف الربان عن الطريق المحدد للرحلة للتوجه إلى ميناء ليباشر فيه تجارة تعود عليه بالربح دون علم مالك السفينة ، أو تخريب السفينة عمدا ، أو حجز السفينة من السلطات العامة بسبب قيام الربان والبحارة بعمليات التهريب . على أن الإصلاح المتقدم لا يشمل مجرد الخطأ في التقدير أو الإهمال أياً كانت جسامته أو التصرف الخطأ نتيجة جهل الربان و عدم إختصاصه .

ومتى كانت وثقة التأمين تأخذ شكل وثيقة اللويدز إصطلاح (أخطاء الربان

والبحارة ، يجب أن يفسر بالمعنى الذي يعرفه القانون الإنجليزي . ومن ثم يجب أن يفسر هذا الإصطلاح بالأخطاء العمدية الصادرة من الربان دون الأخطاء غير العمدية . فلو أخطأ الربان في رص البضاعة فإن المؤمن لا يضمن الضرر الناشئ عن هذا الخطأ (إستئناف مصري مختلط ١٩ – ٢– – ١٩٣٦ بلتان س ٤٨ ص ١٥٣) .

أما في القانون الفرنسي فيقصد بإصطلاح خطأ الربان والبحارة Baraterie ، أي خطأ يصدر من الربان والبحارة سواء أكان متعمدا أو غير متعمد ومهما كانت درجته .

ولما كان الإهمال الصدر من الربان أو البحارة لا يدخل في مفهوم أخطاء الربان والبحارة في القانون الإنجليزي فأنه لا بد لضمان المؤمن لإهمال الربان أو البحارة من شرط صريح في وثيقة التأمين يعرف بإسم ، شرط انشماري Inchmaree clause ، نسبة إلى إسم السفينة التي كانت موضوعا للقضية التي عرضت علة مجلس اللوردات سنة ١٨٨٧ والتي قضي فيها بأن وثيقة التأمين لا تضمن الضرر الناشئ عن إهمال الربان والبحارة .

المبحث الثالث
الأخطار المستثناة

١١٤ – ثمة أخطار مستثناة مستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المستأمن عن الأضرار الناشئة عنها . وقد نص عليها في المادة ٣٥٩ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ ويرد في مقدمتها الأضرار الناشئة عن عيب ذاتي في الشئ المؤمن عليه .

١ـ العيب الذاتي في الشئ المؤمن عليه

١١٥– العيب الذاتي vice proper, inherent vice هو كل عيب داخلي في الشئ المؤمن عليه يؤدي به إلى الهلاك أو التلف . وقد أتفقت التشريعات على عدم ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن عيب ذاتي في الشئ المؤمن عليه . فنصت المادة ٣٥٩ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ على أن (لا يسأل المؤمن عما يأتي : (أ) الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشئ المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ، وذلك مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون ، وتنص الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ على أن (لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب ذاتي في السفينة إلا إذا كان العيب خفياً)[1] .

وتنص المادة ٣٣٧ بحري لبنان على أن (لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشئ المضمون على عاتق الضامن إلا إذا أشترط العكس ما لم يكن الضمان على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهز متيقظ أن يقدره ولا أن يمنعه) .

هذا وتستبعد وثائق التأمين بوجه عام العيب الذاتي للشئ المؤمن عليه من ضمان المؤمن .

---

(1) في ذات المعنى أنظر م ٣٠٤ بحري ليبي ، م ٣٤٥ بحري عماني ، م ٢٤٦ بحري قطري ، م ٢٤٧ بحري بحريني ، م ٢٩٢ بحري كويتي ، م ٣٤٠ بحري أردني .

ويبرر عدم ضمان المؤمن للضرر الناتج عن عيب ذاتي في الشئ المؤمن عليه بأن الضرر ليس ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشئ المؤمن عليه نفسه ، فلا يعد خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن .

١١٦ – شروط إعفاء المؤمن من العيب الذاتي :

ولا يعفي المؤمن من ضمان الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي إلا إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للعيب الذاتي . وبعبارة أخرى يجب أن يكون العيب الذاتي هو السبب الوحيد للضرر دون إشتراك من أي خطر بحري يضمنه المؤمن . فإذا ثبت أن الشئ المؤمن عليه كان سيصل سليماً إلى ميناء الوصول لولا تحقق خطر بحري مضمون ، فلا محل للإعفاء ويلتزم المؤمن بتعويض الضرر . فإذا تلفت البضاعة (اهتراء الليمون) بسبب توقف آلات التبريد في بعض عنابر السفينة من جراء تسرب الغاز أثناء الرحلة ، فلا يكون الضرر ناشئاً عن عيب ذاتي .

وإذا كان الضرر الذي لحق الشئ المؤمن عليه نتيجة عيب الشئ الذاتي في جزء منه ونتيجة خطر بحري مضمون في الجزء الآخر ، عين القاضي نصيب كل من هذين السببين في إحداث الضرر ، وإلتزام المؤمن بتعويض جزء الضرر الناتج عن الخطر البحري المضمون .

ويجب أن يكون العيب سابقاً على تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر . فإذا كان عيب الشئ المؤمن عليه ناشئاً عن خطر بحري يغطيه التأمين ، فإنه لا يعتبر عيباً ذاتياً بل تلفاً يسأل عنه المؤمن . وعلى هذا إذا تخلخلت مسامير لحام السفينة تحت ضغط العاصفة فلا يعد هذا عيباً ذاتياً يعفي المؤمن من ضمانه بل تلفاً يظل مسئولاً عنه .

ويراعي أخيرا أن العيب الذاتي ليس سبباً لإعفاء المؤمن إلا إذا كانا متعلقاً بالشئ محل التأمين . فعيب السفينة الذاتي الذي يلحق ضرراً بالبضاعة يعتبر خطراً بحرياً بالنسبة إلى الشاحن الذي قام بالتأمين على البضاعة (إستئناف

مصري مختلط ٨-١-٩٤٧ بلتان س ٥٩ ص ١٠٦) . وعلى النقيض من ذلك يعتبر عيب البضاعة الذاتي الذي يلحق ضرراً بالسفينة خطراً بحرياً بالنسبة إلى المجهز الذي قام بالتأمين على السفينة . وكذلك فإن عيب البضاعة الذي يسبب تلفاً لبضاعة أخرى يعد خطراً بحرياً للشاحن الآخر .

١١٧ – إثبات العيب الخاص :

ويقع على عاتق المؤمن الذي يتمسك بالإعفاء إثبات العيب الذاتي في الشئ المؤمن عليه ، إذا أنه مسئول في المبدأ عن كل هلاك أو تلف يصيب الشئ المؤمن عليه أثناء الرحلة ، فإذا أحتج بعدم مسئوليته للعيب الذاتي فعليه إثبات ما يدعيه . فإذا عجز المؤمن عن إثبات العيب الذاتي ، ولم يمكن إستخلاصه من ظروف الدعوى ، فإنه لا يجوز إفتراضه .

ومع ذلك إذا لم تكن السفينة حاملة لإجازة أو ترخيص الملاحة ، فيفترض أنها غير صالحة للملاحة وأنها عيباً ذاتياً ، ومن ثم يعفي المؤمن من إثبات هذا العيب وللمستأمن نقض هذه القرينة بالدليل العكسي .

١١٨ – الإتفاق على ضمان المؤمن للعيب الذاتي :

ويجوز الإتفاق على ضمان المؤمن للأضرار الناشئة عن العيب الذاتي . وقد نص التقنين البحري اللبناني صراحة على ذلك (م ٣٣٧) .

ويجب أن يكون الإتفاق على ضمان العيب الذاتي صريحاً , ومع ذلك إذا كان المؤمن على علم وقت التأمين بعيب الشئ المؤمن عليه الذاتي وقبل التأمين رغم ذلك ، فأن هذا ينطوي على قبول من جانبه لضمان العيب الذاتي كما إذا كان قدم السفينة وضعف آلاتها معروفاً للمؤمن من درجتها المدونة في سجل هيئة تصنيف السفن .

١١٩ – العيب الذاتي في البضاعة :

العيوب الذاتية في البضاعة متعددة متنوعة نذكر منها على سبيل المثال : عدم كفاية التغليف أو حزمه (م ٣٥٩(أ) بحري مصري) ، ومرض الحيوانات المشحونة ، وإحتراق الفحم ذاتياً نتيجة تكدسه وتراكمه وإستعداد

السوائل للخمر أو التبخر أو التسرب ، وقابلية الفواكه الناضجة للعطن .

ويعتبر النقص العادي الذي يطرأ على البضائع أثناء الطريق نوعاً من العيب الذاتي في البضاعة الذي لا يسأل عنه المؤمن (م ٣٥٩ (ب) بحري مصري جديد) . ونقص أو عجز الطريق هو نقص البضاعة حجماً أو وزناً أثناء الطريق الناشئ عن طبيعة البضاعة الخاصة . وينطبق عادة على البضائع التي تشحن صباً دون تغليف كالحبوب أو التي تجف مع الزمن كاللحوم أو تتبخر كالسوائل . ويختلف عجز الطريق بإختلاف طبيعة وطول الرحلة البحرية ومدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق وكذلك الطريقة المستعملة في شحن البضاعة وتفريغها . وتختلف تبعاً لذلك النسبة المئوية التي يسمح بها كعجز في الطريق ، وهي تحدد وفقاً للعادات في ميناء الوصول ، فقد تكون ١ % أو ٢% أو ٣% أو ٥% . وإذا كان عجز الطريق عادياً فإنه يستبعد من ضمان المؤمن بإعتباره عيباً ذاتياً في البضاعة فلا يوجد خطر بحري لأن الشاحن يجب عليه أن يتوقعه . أما عجز الطريق غير العادي أو الإستثنائي الذي يرجع إلى صعوبات الملاحة فيعد خطراً مؤمناً منه .

وقد تصاب البضاعة بإضرار ناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخير في النقل البحري . ويرى البعض أن المؤمن لا يضمن هذه الأضرار ، لأن التأخير في ذاته ليس من الأخطار البحرية وأنه لا يعد كذلك إلا إذا كان ناشئاً عن خطر بحري كالإرساء الجبري أو الانحراف الجبري عن الطريق ويرى البعض الآخر أن الأضرار الناتجة عن تفاقم العيب الذاتي من جراء التأخير تقع على عاتق المؤمن .

وقد تضمنت المادة ٣٣٨ من التقنين البحري اللبناني حلاً لهذه المسألة ، فقضت بأنه إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها بسبب تأخير السفر تأخيراً إستثنائياً من جراء خطر يضمنه المؤمن ، فإن هذا الهلاك أو التلف يكون على عاتق المؤمن بشرط أن تكون الأضرار ناشئة عن التأخير ذاته ، وهذا الحل

مستمد من التشريع الألماني (م ٨٢١ من التقنين التجـاري ، م ١٣ قـانون ١٩٠٨) .

١٢٠ – العيب الذاتي في السفينة :

يعد عيباً ذاتياً في السفينة كل عيب في بناء السفينة أو في أحد أجزائها أو في أجهزتها أو ملحقاتها ، وعدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات .

ولا يعد من قبيل العيب الذاتي قدم السفينة نتيجة مرور الزمن وإستعمالها ، ولهذا يتطلب المؤمن قسطاً أكبر كلما زاد عمر السفينة ، لأن قدم السفينة يزيد من فرص وقوع الخطر .

ولا تثور مسألة العيب الذاتي في العمل إلا بالنسبة إلى البضائع . أما بالنسبة إلى السفينة فقل أن تثور المسألة ، لأن السفينة إلا إذا كانت حاملة لتـرخيص يفيد صلاحيتها للملاحة ومواجهة البحر .

وقضي بأنه لا يجوز للمستأمن أن يترك السفينة للمؤمن (الترك طريق من طرق التعويض في التأمين البحري) متى ثبت أن جنوح السفينة كانت نتيجة عيب ذاتي فيها تمثل في الخلل الذي أصاب آلاتها السيئة وعدم توافر الأدوات اللازمة للإصلاح على ظهرها وإنتفاء المراسي اللازمة للرسو علـى مـسافة بعيدة عن الصخور (إسكندرية المختلطة ١٢-٥-١٩٢٤ جازيت س ١٤ ص ٢٤٠) .

١٢١ـ ضمان المؤمن للعيب الخفي في السفينة :

على أن بعض التشريعات (م ٥٢٥ من تقنين الملاحة الإيطالي ١٩٤١ ، م ٣٩ من قانون التأمين البحري الفرنسي الجديـد ١٩٦٧) والوثـائق تقـضي بمسئولية المؤمن عن الأضرار الناشئة عن عيب خفي بالسفينة لا يمكن كشفه ببذل اليقظة المعقولة ، ويأخذ التقنين البحري اللبناني بنفس الحكم في المـادة ٣٣٧ في نهايتها . كما يأخذ به التقنين البحري المصري الجديـد ١٩٩٠ (م ٣٧٧ فقرة ١) . ويستند هذا الحكم إلى أن السفينة الحديثة تحوي أجهزة معقدة

بحيث يتعذر على المجهز أن يحيط بجميع أجزائها وأن يتوصل إلى معرفة عيوبها الخفية وأن يتقيها .

وتجدر الإشارة إلى أن الوثائق الإنجليزية تغطي تلف الآلات الناشئ عن عيب خفي بمقتضى الشرط المعروف بإسم (شرط اشماري Inchmaree clause) نسبة إلى السفينة التي كانت محلاً لدعوى شهيرة أمام مجلس الوردات (مجلس اللوردات ١٤ يوليو ١٨٨٧ المجلة الدولية للقانون البحري ٣ – ٣٢٨) .

٤- الأخطار الأخرى المستثناة

١٢١- تنص المادة ٣٥٩ من التقنين البحري المصري الجديد سنة ١٩٩٠ على أن المؤمن لا يسأل عما يأتي : .....(ج) الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والإستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة) .

ويتضمن هذا النص أخطاراً غير مشروعة محظورة بصفة مطلقة لمخالفتها للنظام العام كما في أعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة ، فلا يضمنها المؤمن .

والبعض الآخر من الأعمال غير المشروعة يمكن أن يعد أخطاراً حربية إذا توافرت فيها خصائص هذه الأخطار .

كما أن القانون يستبعد ضمان المؤمن للأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والإستيلاء أما فيما يتعلق بالتدابير الصحية والتعقيم ، فإن المؤمن لا يضمن الأضرار والمصروفات الناشئة عن هذه التدابير .

وأخيرا فإن القانون يستبعد من ضمان المؤمن التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز .

١٢٣ – عدم ضمان الأضرار التجارية :

تقضي المادة ٣٥٩ فقرة (هـ) من التقنين البحري المصري الجديد بأن المؤمن لا يسأل عن (الأضرار التي لا تعد تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له) .

والقاعدة التي يضمنها هذا النص تتفق مع الفكرة الأساسية في أن التأمين يهدف إلى ضمان الأضرار المادية التي تلحق الشئ المؤمن عليه مباشرة . ولما كانت هذه القاعدة لا تتعلق بالنظام العام ، فليس ثمة مانع من الإتفاق على ضمان هذه الأضرار التجارية غير المادية ، وتوجد في العمل شروط خاصة تضمن الأضرار الناشئة عن فقد الأرباح أو الأجرة التي تلحق بالمستأمن إثر بطالة السفينة أو تأخيرها الراجع إلى حادث تضمنه الوثيقة .

المبحث الرابع
الأخطار الحربية

١٢٢ـ التطور التاريخي :

١٢٢- كانت الأخطار الحربية قديما أخطاراً عادية للملاحة البحرية نظراً لكثرة الحروب البحرية وطول مدتها ، ولذلك سوى الأمر الملكي الفرنسي سنة ١٦٨١ المتعلق بالبحرية بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية ، ووضع على عاتق المؤمن كل الأخطار بحرية كانت أو حربية .

ولم يتغير الحال لدى وضع التقنين التجاري الفرنسي سنة ١٨٠٧ . فقد كانت فرنسا حينذاك في حروب طويلة مستمرة مع إنجلترا . ومن ثم أخذ التقنين بمبدأ التشبيه بين الأخطار البحرية والأخطار الحربية (م ٣٥٠) . وتبعه في ذلك التقنين البحري المصري الملغي ، فنصت المادة ١٩٢ منه على أ، المؤمنين ملزمون بكل هلاك أو ضرر يحصل للأشياء المؤمن عليها بسبب الأخطار البحرية التي تقدم ذكرها فيما سبق أو بسبب الأسر أو التوقيف عن السفر بأمر دولة أو إعلان حرب أو مقابلة الإساءة بمثلها .

١٢٥ – إستبعاد الأخطار الحربية في وثائق التأمين العادية :

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر أخذت الحروب البحرية في النقصان وقرر تصريح باريس ١٨٥٦ بشأن الحرب البحرية وجوب احترام بضائع المحايدين حتى ولو وجدت على سفن العدو . ثم جاءت معاهدات لاهاي ١٨٩٩ و ١٩٠٧ عن قواعد الحرب البرية والبحرية ومؤتمر لندن ١٩٠٩ فضاعفت من الحماية المقررة للملكية الخاصة زمن الحرب ، فأصبحت المخاطر الحربية أخطاراً إستثنائية بحتة .

ونتيجة لذلك جرت الوثائق على إستبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن العادي مقابل تخفيض قسط التأمين . ويطلق على شرط إستبعاد الأخطار الحربية في الوثائق الإنجليزية شرط عدم ضمان الإستيلاء والحجز (F.C.S) Free of capture & seizure clause ، ويترتب على هذا الشرط إلغاء

جميع ما ورد بوثيقة التأمين خاصاً بأخطار الحرب .

كما وجد بجانب وثائق التأمين من الأخطار البحرية العادية وثائق أخرى للتأمين من الأخطار الحربية نظير قسط مرتفع يكون إبرامها ضرورة لا مناص منها إذا نشبت الحروب .

١٢٦ – إستبعاد الأخطار الحربية في القانون اللبناني والقانون المصري الحديث :

وجاء التقنين البحري اللبناني فأخذ بما جرى عليه العمل وما أستقرت عليه التشريعات الحديثة من إستبعاد الأخطار الحربية من ضمان مؤمن الأخطار البحرية . فنصت الفقرة الثانية من المادة ٣٢٩ بحري على أن مخاطر الحرب الأهلية أو الخارجية ليست على عاتق المؤمن إلا إذا أتفق على ذلك .

ثم جاء التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ فأخذ بذات الحكم فنصت المادة ٣٥٦ فقرة ٢ منه على ما يأتي : (لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والإستيلاء والإضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن تفجيرات أو إشعاعات ذرية أياً كان سببها إلا إذا أتفق علىا غير ذلك [1] .

١٢٧ – صعوبات قانونية :

على أن إستبعاد الأخطار الحربية في القانون والوثائق العادية يثير صعوبات قانونية كثيرة تتعلق بتحديد الأخطار الحربية من جهة . كما أن نطاق ضمان مؤمن الأخطار البحرية يتوقف من جهة أخرى على حل كثير من مسائل الإثبات .

---

(1) أنظر في إستبعاد الأخطار الحربية م ٢٤٤ بحري قطري ، م ٢٤٥ بحري بحريني ، م ٣٤٣ بحري عماني ، م ٣٣٧ من نظام المحكمة التجارية السعودي ، م ٣٣٢ بحري ليبي ، م ٣٣٢ بحري أردني ، م ٢٨٩ بحري كويتي .

١ـ تحديد الأخطار الحربية

١٢٨ – المقصود بحالة الحرب :

يفترض الخطر الحربي قيام حالة الحرب . ووفقاً لمبادئ القانون الدولي يجب أن يسبق الحرب إعلان من الدولة المحاربة إلى الدولة المعادية . بيد أن الإجماع قد انعقد فقها وقضاء على أن إنتفاء الإعلان لا يرفع عن الحرب صفتها الحقيقة ، ومن ثم تعتبر الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها خلالها ناشئة عن أخطار حربية . لذلك فإن المادة ٣٥٧ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ تذيل تعدادها للأخطار الحربية التي يشملها التأمين على هذه الأخطار بالعبارة الآتية (.... ولو لم تكن الحرب قد أعلنت .....) .

ولا يقصد بالحرب الصراع المسلح بين دولتين أو أكثر فقط ، بل أن الإتجاه إلى الإعتداد بواقع الأشياء والتسوية بين الحرب الخارجية والحرب الأهلية ، ويعتبر الحوادث التي تقع خلال الحرب الأهلية أو الثورة من الأخطار الحربية . وبهذا يأخذ القانون اللبناني (م ٣٢٩ فقرة ٢ بحري)،والقانون البحري المصري الجديد فتقول المادة ٣٥٧ منه أ، التأمين من أخطار الحرب يشمل هذه الأخطار) إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفا بها أو غير معترف بها .

١٢٩ـ مخالفة قوانين الحرب :

ويلاحظ أن مخالفة أحد المتحاربين لقوانين الحرب لا يرفع عن العمل صفة الخطر الحربي ، لأن هذا العمل ولو أنه غير قانوني ، إلا أنه يصدر عن قوة نظامية مسلحة فيعتبر عملاً من أعمال الحرب . وعلى هذا فإن نهب القوات المسلحة للبضاعة المؤمن عليها يعتبر خطراً حربياً ، وكذلك ضرب السفن التجارية المحايدة .

١٣٠ـ الأعمال اللاحقة إنتهاء الحرب :

وقد تلحق الشئ المؤمن عليه أضرار نتيجة عمل حربي بعد إنتهاء الحرب ، كأن تمس السفينة لغما بحرياً ، أو أن تعتدي سفينة معادية على سفينة تجارية

فهل تعتبر هذه الأضرار ناشئة عن خطر حربي ؟ .

لا شك في أن مثل هذه الحوادث تعتبر أخطاراً حربية ، لأنها ترجع في الواقع إلى أعمال حربية ولو أنها حصلت بعد إنتهاء الحرب . وبذلك يقضي القانون البحري المصري الجديد (م ٣٥٧ في نهايتها) .

١٣١ـ المقصود بالخطر الحربي :

تذكر المادة ٣٥٧بحري مصري جديد (وتقابلها المادة ٣٢٩ فقرة ٢ بحري لبناني) بعض أمثلة للأخطار الحربية ، فتقول : إذا أتفق على تأمين أخطار الحرب يشمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية أو الإنتقامية أو الأسر أو الإستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كانت معترفا بها أو غير معترف بها أو بسبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد أنتهت .

ويقصد بالخطر الحربي الحادث الذي يكون سببه المباشر عملاً حربياً . ولا يقصد بالأعمال الحربية فقط وسائل القتال التي يستخدمها أحد المتحاربين بقصد لإخضاع العدو ، بل أيضاً وسائل القهر التي يستخدمها ضد الأموال الخاصة .

وتطبيقا لذلك يعد من الأخطار الحربية : إصابة السفينة بطوربيد أو بقذيفة ، وإصطدامها بلغم بحري أو بالشبكة الواقية من الغواصات ، وتوقيف السفينة عن السفر بأمر السلطة العامة بشرط أن يكون هذا التوقيف إجراء تطلبه الدفاع الوطني ، كخطر التجارة مع دولة متحاربة أو فرض حصر بحري دون اعتداد بما إذا كان هذا الحصر مشروعاً أم غير مشروع ، وإغتنام السفينة أو إغتنام البضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية . كما يعد خطراً حربياً إلتجاء السفينة إلى ميناء أو تغييرها لطريقها خشية تدميرها أو وقوعها في يد العدو ، ولو لم يكن ثمة عمل عدائي مباشر

موجه إلى السفينة .

على أن مفهوم العمل الحربي لا يقتصر فقط على الأعمال العدائية بمعنى الكلمة ، بل أن هناك أعمالاً لا تعد بذاتها من الأعمال الحربية ولكنها تتم في إطار عمل أو سلسلة أعمال حربية مرتبطة بها إرتباطاً كافياً . فتعد من الأعمال الحربية كذلك ، ويطلق عليها الإنجليز عبارة warlike operations

وبهذا حكم القضاء الإنجليزي في قضية السفينة Coxwold ففي سنة ١٩٤٠ كانت هذه السفينة تسير في قافلة بحرية وتنقل شحنة بنزين مرسلة إلى القوات البريطانية في النرويج ، وخلال هذه الملاحة جنحت السفينة وقد اعتبرت محكمة الإستئناف هذا الجنوح خطراً بحرياً عادياً . ولكن مجلس الوردات قضى بأن الحادث يعد خطراً حربياً ، لأنه يتعلق بسفينة مستخدمة في عملية حربية (D.M.F ص ٥٥١) .

كما حكم القضاء الفرنسي بأن الأعمال الحربية لا تقتصر على الأعمال العدائية بمعنى الكلمة بل تشمل أيضاً التدابير التي تضطر الدولة إلى إتخاذها لتوفير الأمان لسفنها الحربية أو التجارية وبخاصة التدابير التي تهدف إلى إتقاء الأعمال العدائية (نقض فرنسي ٢٤ و ٢٥ يوليو ١٩٤٥ دللوز ١٩٤٥ – ٢٧٧ ، روان ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨ D.M.F ٩٥٠ ص ٢٦) .

وعلى هذا فأن السفينة التجارية تقوم بعملية حربية إذا كانت تنقل جنوداً أو معدات حربية أو جرحى ، أو إذا كانت مخصصة للبحث عن الغواصات المعادية

١٣٢ – إزدياد الأخطار البحرية بسبب حالة الحرب :

على أن حالة الحرب لا تقتصر فقط على إيجاد مخاطر خاصة للسفينة والحمولة بل أنها تزيد أيضاً في الأخطار البحرية المعتادة التي تهدد الرسالة البحرية نتيجة لإجراءات الدفاع والتدابير العامة التي تتخذها الدول المتحاربة وتفرضها على السفن في حالة الحرب بصرف النظر عن أي عملية حربية .

مثال ذلك إطفاء المنائر ، والأمر بإطفاء أنوار السفن عند ملاحتها ، والأمـر بسير السفن التجارية في قوافل تحت حراسة السفن الحربية أو سلوك طـرق معينة أو حظر الإتصال بالتلغراف اللاسلكي ، مما يزيـد فـي صـعوبات وأخطار الملاحة وبخاصة خطر التصادم والجنوح . فهل يعتبـر الهـلاك أو التلف الذي يلحق الشئ المؤمن عليه عندئذ ناتجاً عن خطر بحـري أم عـن خطر حربي ؟ .

الراجح أن الخطر يظل في هذه الحالة خطراً بحرياً يتحمله مؤمن الأخطـار البحرية ، لأن مجرد إزدياد فرص تحقق الخطر البحري بسبب حالة الحرب لا يغير من حقيقته وطبيعته .

وتطبيقا لذلك لا يعد خطراً حربياً تصادم سفينتين تبحران في قافلـة إذا أن هذه الملاحة تتطلب عناية أكبر ولكن الخطر يظل بحرياً رغم زيادته بحالـة الحرب . والأضرار الناشئة عن الظروف الخاصة للنقل البحري أثناء الحرب من غير أن يكون هناك عمل حربي ، كتعذر الحصول علـى سـفينة لنقـل البضاعة إلى ميناء الوصول ، أو مصروفات التفريغ الإسـتثنائية أو هـلاك البضاعة لتماسها مع بضاعة أخرى معدة للدفاع الوطني .

بيد أن الحل المتقدم يناله التغيير متى وجد شرط صريح مخالف في وثيقـة التأمين يقضي بإستبعاد أسباب زيادة الأخطار البحرية مـن ضـمان مـؤمن الأخطار العادية ، وقد يتحملها المؤمن العادي صراحة نظير قسط أضافي .

٢ـ صعوبات الإثبات

١٣٣ – وضع المسألة :

لما كانت الأخطار البحرية والأخطار الحربية يؤمن على كل منهـا بـصفة منفصلة لدى مؤمن مختلف ، فإنه يتعين تحديد سبب الـضرر لمعرفـة مـن يتحمله منهما . وغالبا لا يثور الشك في سبب الضرر . بيد أن سبب الضرر

قد يظل مجهولاً كما إذا انقطعت أخبار السفينة . وقد يكون سبب الضرر نتيجة تدخل خطر بحري وخطر حربي .

١٣٤ – إثبات الخطر الحربي :

يتجه القضاء إلى أن عبء إثبات الخطر الحربي يقع على عاتق مؤمن الأخطار البحرية . وبهذا الحكم يأخذ المشرع اللبناني ، إذا تنص المادة ٣٢٩ فقرة ٢ بحري على ما يأتي (على ضامني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي) ويستفاد من هذا النص أن المشرع يقيم قرينة قانونية على أن الهلاك أو الضرر يفترض أنه بخطر بحري ، وعلى مؤمن الأخطار البحرية الذي يتمسك بالإعفاء أن يدحض هذه القرينة بإثبات الخطر الحربي بكافة الطرق . وبهذا يأخذ التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ إذا تنص المادة ٣٥٨ منه على أنه (إذا تعذر معرفة ما فإذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري ، اعتبر ناشئاً عن خطر بحري ما لم يثبت خلاف ذلك) .

وعلى هذا فإن إثبات الخطر الحربي يقع على عاتق من يتمسك به سواء أكان هو مؤمن الأخطار البحرية الذي يتمسك بالإعفاء من الأخطار الحربية ، أما كان هو المستأمن الذي يطالب بالتعويض إذا تعلق الأمر بتأمين ضد أخطار الحرب .

وتنطبق القرينة سالفة الذكر بوجه خاص في حالة انقطاع أخبار السفينة أثناء الحرب أو عدم معرفة السبب الذي أدى إلى هلاكها وهل هو خطر بحري كالعاصفة أم هو خطر حربي كالضرر بالنار .

١٣٥ – تعدد الأسباب :

قد يكون الهلاك أن التلف اللاحق بالسفينة أو البضائع نتيجة تدخل أسباب متعددة يعد بعضها من الأخطار البحرية ويعد البعض الآخر من الأخطار الحربية . ومثال ذلك أن تهلك السفينة بعاصفة أو تصادم أو جنوح بعد تغييرها للطريق فرار من سفن العدو ، أو أن تصطدم السفينة المؤمن عليها بحطام

سفينة أغرقها العدو في الميناء لعرقلة الملاحة ، أو أن تضل السفينة طريقها بسبب إطفاء المنائر فتجنح ، فهل يعد الهلاك في مثل هذه الأحوال ناشئاً عن خطر بحري أم عن خطر حربي ؟

١٣٦ – نظرية السبب الرقيب causa proxima :

بمقتضى هذه النظرية يجب الإعتداد بالسبب الأقرب زمنياً لوقوع الضرر . بمعنى أن السبب الأخير في سلسلة الأسباب التي أدت إلى الحادث هو الذي يخلع عليه صفة الخطر البحري أو الخطر الحربي .

وتطبيقا لهذه النظرية يعتبر خطراً بحرياً يضمنه مؤمن الأخطار البحرية هلاك السفينة بإصطدام أو بعاصفة بعد تغييرها للطريقة فرار من سفن العدو ، وإصطدام السفينة بالصخور بسبب إطفاء النوار في الموانئ . وكانت نظرية السبب القريب سائدة في القضاء الإنجليزي مدة طويلة وأخذ بها صراحة قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦ إذا نصت المادة ٥٥ منه على ما يأتي the insurer is liable for and loss proxi mately caused by a peril insured against . وأخذت بها أيضاً محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة أيريس Iris . فقد كانت هذه السفينة مؤمن عليها بمقتضى وثيقة تأمين نص فيها صراحة على إستبعاد الأخطار الحربية من ضمان المؤمن . ثم استأجرتها الحكومة الفرنسية لخدمة الجيش الفرنسي في حرب القرم ضد روسيا . وفي هذه الأثناء هبت عاصفة شديدة في البحر الأسود أقتلعت بعض صواري السفينة وفقد الربان سيطرته عليها . ولما رأى الربان أن التيار يجذب السفينة إلى مرمى المدافع الروسية أمر بإخلائها من رجالها . ثم سارت السفينة مع التيار وجنحت أمام قلعة أسباستبول حيث أغرقتها مدافع الروس .

طالب مالك السفينة المؤمن العادي بتعويض التأمين بحجة أن السفينة هلكت بخطر بحري هو العاصفة التي أقتلعت صواريها . ودفع المؤمن هذه المطالبة

بأن الهلاك إنما كان بخطر حربي لا يغطيه التأمين . وطرح الموضوع على محكمة إستئناف روان فقضت بأن السفينة هلكت بمدافع الـروس أي بخطـر حربي لا يتحمله المؤمن (إستئناف روان ٢-٤-١٨٥٦ دللـوز ١٨٥٦-٢-٢٢١) . وطعن في هذا الحكم بالنقض فرفضت محكمة النقض الطعن استنادا إلى أن ضرب السفينة بالنار هو سبب الهلاك وهو خطر حربـي لا يغطيـه التأمين ، أما الحوادث السابقة (العاصفة واقتلاع الصواري) فلا يعتـد بهـا نقض فرنسي ١١-٨-١٨٥٨ داللـوز ١٨٥٨-١-٣٦٦ . ومـن الغريـب ا، المجهز لجأ بعد ذلك إلى مجلس الدولة الفرنسي مطالبـا الدولـة بـالتعويض بوصفها ضامنة للأخطار الحربية . فقضى المجلس بأن هلاك السفينة إنما كان بخطر بحري لا يمكن مسألة الدولة عنه .

١٣٧ – نظرية السبب الرئيس أو السائد Dominant cause :

ويمقتضى هذه النظرية يجب الإعتداد بالسب الرئيس للضرر دون نظر إلى التسلسل الزمني للأحداث . ويوصف هذا السبب الرئيسي أيضاً بالسبب السائد أو الضروري أو الفعال .

وتطبيقا لذلك يعد خطراً حربياً جنوح سفينة كانت تسير في قافلـة تحمـل معدات حربية ثم انحرفت عن الطريق المحدد لها بأمر قائد القافلـة لتلافـي هجوم إحدى غواصات العدو مما عرضها لحركة غير متوقعـة لمـد البحـر تسببت في جنوحها ، إذا أن السبب الرئيسي للضرر هو الأمر الـصادر إلـى السفينة بتغيير طريقها (قضية السفينة Coxwols المشار إليها فيما سبق) .

بيد أن هذا الحال ليس مقدماً إذا أن كل سبب يساهم بقدر مـا فـي وقـوع الحادث ، ولو أسقطناه لما وقع الحادث .

١٣٨ – نظرية العمل الحربي :

مؤدي هذه النظرية أنه إذا كان يوجد بين أسباب الضرر اللاحـق بالـشئ المؤمن عليها عمل حربي ، فإن مؤمن الأخطار البحرية لا يضمن هذا الضرر

بل يضمنه مؤمن الأخطار الحربية . وتضيف هذه النظرية أنـــه مـــن غيـــر المجدي البحث عما إذا كان العمل الحربي هو السبب الأقرب زمنياً أما أنه هو السبب الرئيسي ، بل يكفي أن يوجد العمل الحربي ولو لم يكن هـــو الـــسبب الأقرب زمنياً ولو لم يكن هو السبب الوحيد أو الرئيسي ، بشرط أن يكون ذا تأثير في تحقق الحادث بحيث لو أسقطناه لما وقع الضرر . فيـــصبح الـــسبب الوحيد للضرر بالنظر إلى التأمين .

وقد أعترض على هذه النظرية بأنها تعلق أهمية كبيرة على حالة الحرب ، وأن حالة الحرب يمكن أن تستظهر في حالات كثيرة كأحد أسباب الحـــادث . بيد أن هذا الإعتراض مردود عليه بأن حالة الحرب ليست هي التي تدخل في الإعتبار بل العمل الحربي . وأن الملاحة البحرية تستمر رغم حالة الحـــرب وغالبا ما تتم في نفس الظروف التي تتم بها بزمن السلم . وإذا كانت تمر في ظروف أكثر صعوبة فإن السفن على علم بهذه الظروف ويمكنهـــا أن تكيـــف ملاحتها تبعاً لذلك . فالمهم إذا هو وجود العمل الحربي بين أسباب الضرر .

ومن ثم فإنه يلزم أن يوجد عمل حربي محدد يهدد السفينة أو الحمولـــة وأن تتوافر رابطة السببية بين هذا العمل الحربي والضرر حتى يعد الضرر خطراً حربياً ، دون ثمة حاجة لقياس مقدار السببية أو الإعتداد بـــالحوادث البحريـــة السابقة أو المعاصرة .

١٣٩ – تأثير الخطأ :

على أنه يجب بتأثير الخطأ على تحديد طابع الخطر . ويتطلب القـــضاء أن يكون للحادث طابع الحادث الفجائي إعتباره خطراً حربياً ، وأنه إذا وجد بين أسباب الهلاك أو التلف خطأ من المستأمن أو الربان أو الغير فأن هذا الخطـــأ يستبعد فكرة الخطأ الحربي ، بمعنى أنه يوجد في هذه الحالة خطـــر بحـــري يجب أن يتحمله المؤمن الذي يضمن خطأ المستأمن أو خطأ الربان أو خطـــأ الغير . وبعبارة أخرى فإن هذا الخطأ تتركز حول المسئولية ويصبح الـــسبب

الوحيد للضرر ويجب الأعمال البحرية التي تصحب أو تسبق هذا الخطر .

ومع ذلك إذا كان سلوك الربان يمكن تبريره وكان الخطأ الذي أرتكبه مغتفرا نظراً للظروف حتى ولو كان هناك خطأ في المداورة ، فإن الحادث يعد خطراً حربياً إذا كان يوجد عمل حربي بين أسبابه ، كما في السفينة مرت بسرعة فوق حطام أخذ على أنه غواصة .

٣ـ الأخطار المماثلة للأخطار الحربية

١٤٠ – ضمان الأخطار المماثلة :

إلى جانب أخطار الحرب بمعنى الكلمة ، سواء أكانت الحرب أهلية أم خارجية يضيف القانون أخطاراً أخرى شبيهة بالأخطار الحربية وهي الأسر ، والإستيلاء والإيقاف ، والإكراه (م ٣٥٧ بحري مصري جديد) .

وقد أثير التساؤل عما إذا كانت هذه الأخطار لم تستبعد من الوثائق العادية إلا في الحدود التي تكون فيها بذاتها أعمالاً حربية ، بحيث لا يكون الحكم كذلك مع إنتفاء حالة الحرب ، أم أن هذه الأخطار مستبعدة على العكس بسبب طبيعتها الذاتية ، بحيث لا تشملها الوثائق إلا بإتفاق خاص .

وقد أخذ القضاء بالتفسير الثاني . فحكمت محكمة تورينو سنة ١٩٦٠ أن الإستيلاء على السفن الإيطالية في زمن السلم بمعرفة السلطات اليوغسلافية لمخالفة القانون المتعلق بالصيد مستبعد من الأخطار العادية ومضمون بالتأمين على الأخطار الحربية (محكمة إستئناف تورينو ٢٦ يناير ١٩٦٠ مجلة القانون البحري الإيطالي Dir . marittimo ١٩٦٠ ، ٤٩١) كما أن محكمة إستئناف روما اعتنقت نفس الحل سنة ١٩٦٣ (١٤ فبراير ١٩٦٣ المرجع السابق ١٩٦٥ ، ٤٢٨).

ويلاحظ أن التقنين البحري المصري الجديد قد حسم المسألة في الإتجاه الذي سار فيه القضاء فأستبعد خطر (الإستيلاء) من ضمان المؤمن العادي في المادة ٣٥٦ ، وقضى في المادة ٣٥٧ بأن تأمين أخطار الحرب يشمل (الأعمال

العدائية أو الإنتقامية) وهي أخطار حربية بمعنى الكلمة ، ثم أضاف إليها عبارة (الأسر أو الإستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه) . وورود هذه العبارة في المادة ٣٥٧ معطوفة على ما سبق تعداده من أخطار حربية يفيد أن الأخطار المعنية بهذه العبارة هي من نوع سابقاتها تلك . وبذلك فإن هذه الأخطار مستبعدة بسبب طبيعتها الذاتية استقلالا عن أي ظروف أو إعتبار آخر .

ومن ثم فلا محل للتفرقة بين الأخطار الحربية بمعنى الكلمة والأخطار المشتبهة بها ، فكلاهما مستبعد من الوثيقة العادية ومضمون فقط بمقتضى إتفاقات خاصة .

١٤١ – الإضطرابات والحركات الشعبية والإضرابات والإغلاق :

تشبه بالأخطار الحربية كذلك الإضطرابات ، والحركات الشعبية ، والإضرابات والإغلاق . وهذه الأخطار بسبب طبيعتها الخاصة ، مضمونة فقط بمقتضى إتفاقات خاصة .

ويعبر عن هذه الأخطار في الوثائق الإنجليزية Strikes, Riosts & Civil Commotions (S.R.C.C) .

والإضرابات أو الفتن emeutes هي كل حركة يقوم بها جانب من الشعب ضد السلطة للحصول عن طريق التهديد أو العنف على الإستجابة لمطالب إقتصادية أو إجتماعية أو سياسية ويكون من شأنها تعريض الأمن والنظام العام للخطر . ولا يلزم لقيام الإضطرابات أن يكون الغرض منها قلب السلطة القائمة ، وهذا ما يميزها عن الحرب الأهلية ، بل يكفي فيها أن يقاوم الشعب القوات النظامية .

والحركات الشعبية mouvements populaires هي المظاهرات العنيفة التي قوم بها الشعب وتتميز الفوضى والأعمال غير المشروعة .

ومن الصعب التمييز أحياناً بين الإضطرابات والحركات الشعبية وبين الثورة ، ولذلك شبهها القانون بالحرب .

ويضيف القانون إلى الإضطرابات والحركات الشعبية والإضـــرابات عـــن العمل والإغلاق كأخطار مستبعدة من الوثـــائق العاديـــة . ولكـــن الإتفاقـــات الخاصة ووثائق التأمين من أخطار الحرب تضمن بلا تمييز أخطار الحـــرب الأهلية من جهة ، وأخطار الإضطرابات والحركات الشعبية والإضرابات عن العمل والإغلاق من جهة أخرى .

١٤٢ – أعمال تخريب والإرهاب :

تضيف المادة ٣٥٦ بحري مصري جديد إلى أخطار الحـــرب الأهليـــة أو الخارجية التي لا يشملها التأمين من الأخطار العاديـــة (أعمـــال التخريـــب sabotage والإرهاب Terrorisme) . ولكن هذه الأعمال تكون مضمونة بالإتفاقات الخاصة ضد أخطار الحرب .

وأعمال التخريب والإرهاب قد تكون متعلقة بالحرب ، كأن ترتكبها قـــوات غير نظامية في بلد في حالة حرب بقصد إرباك جـــيش العـــدو أو ســـلطات الإحتلال . وقد تكون أعمال التخريب والإرهاب صادرة عن تنظيمات سياسية تكافح سلطات الدولة . وقد تكون مرتبطة بحركات شعبية أو إضرابات لـــيس لها طابع سياسي . وقد تكون أخيرا من عمل أفـــراد متعـــصبين أو مختلـــين مدفوعين بدوافع خاصة .

وهذه الأعمال بطبيعتها أعمال عنف ضد الأشخاص أو ضد أموالهم ، ولكنها ليست أعمالاً حربية . وقد أستبعد القانون ما لم يوجد إتفاق بخـــلاف ذلـــك ، جميع أعمال التخريب والإرهاب دون تمييز ولو لم تكـــن لهـــا أدنـــى صـــلة بالحرب أن السياسة أو الإضطرابات أو الإضراب .

١٤٣ – القرصنة :

كانت القرصنة فيما مضى من أهم الأخطار التي تتعرض لهـــا الـــسفينة أو البضائع . ولكنها أصبحت من الأخطار النادرة الوقوع . ولذلك لم يتكلم التقنين التجاري الفرنسي ١٨٠٧ والتقنين البحري المصري ١٨٣٣ والتقنين البحري

اللبناني ١٩٧٤ عن خطر القرصنة . ومع ذلك فلا زالت القرصنة تظهر في وثائق التأمين كأحد الأخطار المستثناة من ضمان الأخطار البحرية لتندرج في عداد الأخطار الحربية . وبذلك تأخذ المادة ٣٥٦ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ . وذلك بالرغم من أن القرصنة ليست بطبيعتها عملاً حربياً ، إذا أنها تصدر من أشخاص يستولون بقوة السلاح على سفينة أو على حمولتها لحسابهم الخاص لا لحساب دولة معينة ، دون أن يكونوا مدفوعين في ذلك بأي إعتبار حربي أو سياسي بل بقصد الإثراء والكسب فحسب .

ومما تجدر الإشارة إليه أن خطر القرصنة بدأ يظهر في السنوات الأخيرة في بعض المناطق البحرية .

وعلى أية حال ، فأن القرصنة أياً كان الدافع إليها لا تكون مضمونة اليوم إلا بمقتضى إتفاقات خاصة مع الأخطار الحربية إما بوصفها خطراً حربياً إذا كانت متعلقة بالحرب وإما بسبب طبيعتها الخاصة إذا لم تكن ثمة حرب .

الفرع الرابع
طبيعة الأخطار
(الأضرار المضمونة)

١٤٤ – تقسيم :

تنص المادة ٣٥٣ من التقنين البحري المصري الجديد على ما يأتي:

يسأل المؤمن عما يأتي :

أ- الأضرار المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمله التأمين .

ب- حصة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين .

ت- المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو للحد منه .

ويلاحظ أن نص هذه المادة يذكر الأضرار المادية التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها ، ولا يذكر الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال المملوكة للغير بسبب حادث بحري مضمون والتي تستتبع رجوع الغير على المستأمن .

وعلى هذا يمكن تقسيم الأضرار المضمونة بوجه عاما أقساما ثلاثة :

١- الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو البضائع . وتسمي هذه الأضرار بالخسائر .

٢- النفقات الإستثنائية التي يدفعها المستأمن لتفادي الضرر أو للحد من أثره

٣- التعويضات التي يلزم المستأمن بدفعها للغير .

المبحث الأول
الأضرار أو الخسائر المادية

١٤٥ – أنواع الأضرار أو الخسائر المادية :

يضمن المؤمن البحري في الأصل الأضرار أو الخسائر المادية التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري مما يشمله التأمين (م ٣٥٣ بحري مصري) .

وتتقسم الأضرار أو الخسائر التي تلحق الشئ المؤمن عليه إلى خسائر مشتركة وخسائر خاصة .

فالخسائر المشتركة General Averages هي الخسائر الناشئة عن تضحية إختيارية يقوم بها الربان قصدا للمنفعة المشتركة ودرء لخطر تتعرض له الرحلة البحرية (م ٢٥٩ بحري لبناني ، ٣١٩ بحري مصري) . وهذه الخسائر يشترك المجهز والشاحنون في تحملها . وتتمثل الخسائر المشتركة في أضرار مادية تلحق البضاعة المشحونة أو السفينة كطرح بعض البضائع في البحر أو كسر صواري السفينة وملحقاتها تخفيفا لحمولتها وتمكيناً لها من متابعة السفر ، أو نفقات إستثنائية تدفع لتأمين سلامة الرحلة البحرية كنفقات المساعدة البحرية التي تقدم للسفينة في حالة الخطر .

أما الخسائر الخاصة particular Averages فهي التي لا تتوافر فيها شروط الخسائر المشتركة ، وهذه الخسائر يتحملها مالك الشئ المتضرر .

وتتقسم الخسارة الخاصة ، وفقاً للنظام الإنجليزي للخسائر المعمول به في كثير من البلاد ومنها مصر ، إلى خسارة كلية Total Loss وخسارة جزئية Partial Loss .

والخسارة الكلية قد تكون خسارة كلية فعلية Actual Total Loss وهي هلاك الشئ المؤمن عليه هلاكاً تاماً كغرق السفينة أو البضائع أو احتراق البضائع عن آخرها ، أو تلف الشئ المؤمن عليه بحيث تفقد ذاتيته كتحجر

الأسمنت لأختلاطه بما البحر أو حرمان المستأمن من حيازة الشئ المؤمن عليه بصفة نهائية كالإستيلاء على السفينة أو البضاعة .

وقد تكون الخسارة الكلية خسارة كلية حكمية أو تقديرية Constructive total loss إذا كان إصلاح أو توقى الشئ المؤمن عليه من الخسارة الكلية الفعلية يتطلب نفقات تتجاوز قيمته .

أما الخسارة الكلية فهي هلاك جزء من الشئ المؤمن عليه أو تلفه ، وهو المعنى المقصود بعبارة الخسارة الخاصة عند إطلاقها . على أنه إذا كانت البضاعة موزعة على عدة طرود وحددت لكل طرد قيمة منفصلة في وثيقة التأمين بحيث يعد كل طرد منها وحدة مستقلة مؤمناً عليها ، فحينئذ يعد هلاك أي طرد منها هلاكاً تاماً خسارة كلية فعلية أو تقديرية حسب الأحوال .

١٤٦ – بيع الأشياء المؤمن عليها بخسارة :

ويعد خسارة مادية بيع الأشياء المؤمن عليها بخسارة ، وهو أكثر ذيوعاً في البضائع . فقد يبيع الربان البضائع أثناء الرحلة البحرية لمواجهة ضرورة مفاجئة وقد تباع البضائع لإستحالة توصيلها إلى الميناء المقصود بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة وتعذر إيجاد سفينة أخرىَ لنقل البضائع إلى هذا الميناء . وقد تباع البضائع لأنها في حالة تلف بسبب تحقق الخطر المضمون بحيث لا يمكن أن تتحمل الرحلة إلى الميناء المقصود . ففي هذه الفروض الثلاثة تباع البضائع بخسارة مما يعد ضرراً يلحق المستأمن ويسأل عنه المؤمن . ذلك أن البضائع تعد هالكة بالنسبة للمستأمن في الفرضين الأول والثاني . وفي الفرض الثالث يكون الضرر نتيجة مباشرة للتلف فيدخل في المخاطر التي يضمنها التأمين .

١٤٧ – شروط الإعفاءات :

من النادر أن يبرم عقد تأمين يضمن في نفس الوقت كامل قيمة الشئ المؤمن عليه . وجميع الأخطار والأضرار التي يتعرض لها الشئ المؤمن

عليه . بل أن العادة جرت على تحديد الضمان الذي يحمله المؤمن .

وغالبا ما يطلب المستأمن تحديد الضمان وتغطية بعض الأخطار والأضرار فحسب حتى لا يدفع قسطاً مرتفعاً إذا كان الضمان كاملاً ، بل أن للمستأمن مصلحة واضحة في أن يلقي الأخطار الكبيرة على عاتق المؤمن ويحمل هو الأخطار الأقل أهمية . وقد يفرض المؤمن أحياناً تحديد الضمان فيستثنى بعض الأخطار من نطاق التأمين . وقد تتعلق هذه الإستثناءات بأسباب الأخطار المضمونة كإستثناء الحريق مثلاً أو بطبيعة الأضرار كالبلل وتسرب السوائل . ويطلق على هذه الإستثناءات إسم (الإعفاءات) ، وبالفرنسية (Franchises) وبالإنجليزية (Average Clauses) وذلك لأن المؤمن يعفي بمقتضى شروط الإعفاءات من ضمان بعض الأخطار والخسائر أو يعفي من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه فرداً معيناً (٣% أو ٥%) .

وتنقسم هذه الشروط إلى ثلاثة أنواع رئيسية :

(١) شرط ضمان جميع الخسائر ، وأسم هذا الشرط لا يتفق مع حقيقة مدلولة فهو لا يغطي بالفعل الخسائر التي تلحق الشئ المؤمن عليه ، وإنما يجب أن تكون هذه الخسائر ناشئة عن خطر غير مستبعد .

(٢) شرط ضمان الخسائر الخاصة .

(٣) شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة .

١٤٨ – شرط ضمان جميع الخسائر All Risks Clause :

بمقتضى شرط ضمان جميع الخسائر يضمن المؤمن جميع الخسائر التي تلحق الشئ المؤمن عليه عدا الأخطار التي استبعدت صراحة في الوثيقة . وقد سبق بيان ذلك .

ومتى تحقق ضمان المؤمن وفقاً لهذا الشرط ، فإن المؤمن يضمن الخسارة التي لحقت الشئ المؤمن عليه كاملة دون خصم أية نسبة مئوية من التعويض

المستحق للمستأمن Irrespective of percentage .

وبعبارة أخرى فالمؤمن في ظل هذا الشرط يضمن الخسارة الكلية سواء أكانت خسارة كلية حقيقة أو حكمية ، كما يضمن الخسارة الخاصة دون خصم أية نسبة من مبلغ التعويض .

١٤٩ – شرط ضمان الخسارة الخاصة : With Average Clause (W.A)

بمقتضى شرط ضمان الخسارة الخاصة يضمن المؤمن الخسارة الخاصة بشرط أن تتجاوز النسبة المبينة في الوثيقة (٣ % أو ٥ % مثلاً) . ويضمن أيضاً الخسارة المشتركة ، والخسارة ولو لم تبلغ نسبة الإعفاء في حالة جنوح السفينة أو غرقها أو احتراقها أو إصطدامها .

ويلاحظ أن وثيقة التأمين على السفن قد يدرج بها شرط التصادم Collision or Running Down Clause . وبمقتضاه يلتزم المؤمن بتغطية ثلاثة أرباع أي مبلغ يدفعه المستأمن تعويضا عن تصادم السفينة المؤمن عليها بأي سفينة أخرى ، ولو تكرر هذا التصادم على أن لا يتجاوز ما يدفعه المؤمن ثلاثة أرباع قيمة السفينة المؤمن عليها .

١٥٠ – شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة

Free Particular Average (F.P.A)

ورد ذكر هذا الشرط في المادة ٢٤٤ بحري مصري (ملغي) التي تقضي بأن شرط الإعفاء من الخسارة يعفي المؤمن من الخسارة سواء أكانت مشتركة أو خاصة ، عدا الخسائر المترتبة على الحوادث التي تجيز الترك وهي المعروفة بإسم المخاطر الجسيمة Sinistres Mageurs ، ويف هذه الحالات يكون للمستأمن الخيار بين ترك الأشياء المؤمن عليها وبين رفع دعوى الخسارة ، وقد يفضل المستأمنون هذا الشرط لما يحققه من إقتصاد التأمين عن طريق الإحتفاظ بالأخطار الأقل أهمية من إلقاء الأخطار الجسيمة على عاتق المؤمن .

وقد ظهرت في العمل صورة أخرى لشرط الإعفاء من ضمان الخسارة

الخاصة : كشرط ضمان الهلاك الكلي فقط Total Loss Only (T.L.O) ، وهو ذائع في التأمين على السفينة ، وشرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة عدا ما ينشأ منها عن حوادث معينة Free Particular Average Unles .

فمبقتضى شرط ضمان الهلاك الكلي فقط لا يضمن المؤمن إلا الهلاك الكلي سواء أكان هلاكاً كلياً حقيقا أو هلاكاً كلياً حكميا . ويترتب نفس الأثر على شرط (سلامة الوصول) إذا يقتصر ضمان المؤمن بمقتضاه على حالة عدم وصول الشئ للمؤمن عليه وهلاكه هلاكاً كلياً .

أما شرط الإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة عدا ما يترتب على حوادث معينة فهو شرط ذائع في وثائق التأمين على السفن والبضائع . وبمقتضاه يضمن المؤمن الخسارة المشتركة ، والخسارة الكلية الحقيقة والخسارة الكلية الحكمية . ولكنه لا يضمن الخسائر الخاصة الجزئية إلا إذا كانت ناشئة من أحد الأخطار المذكورة في العقد على سبيل الحصر وهي في العادة الجنوح والغرق والحريق والتصادم وبغض النظر عن نسبة المسموحات .

ويلاحظ أنه منذ أول يناير ١٩٨٢ ، فأن الشروط الإنجليزية المتعلقة بضمان جميع الأخطار وضمان الخسارة الخاصة والإعفاء من ضمان الخسارة الخاصة قد حلت محلها شروط جديدة تحمل الحروف A.B&C ولكنها لا تختلف تماماً عن الشروط القديمة (أنظر D.M.F ١٩٨٢ ص ١٣٢٣) .

المبحث الثاني
خسائر النفقات

١٥١ – يتحمل المؤمن أيضاً النفقات الإستثنائية أو غير العادية التي يدفعها المستأمن لتفادي الضرر أو للحد من أثره في الحالات التي يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر ، إذا أن هذه النفقات يفيد منها المؤمن لما تـؤدي إليـه مـن التخفيف من مسئوليته عن ضمان الشئ المؤمن عليه فهي بـديل الأضـرار المادية أو معادلة لها وتـسمي النفقـات بالإنجليزيـة Particular Charge وبالفرنسية Avaries Frais .

وغالبا ما تكون هذه النفقات من قبيل الخسائر المشتركة . كما هو الشأن في مكافأة المساعدة ، ولو كانت المساعدة مقدمة من سفينة مملوكة للمستأمن نفسه ، إذا تجري التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفـين (م ٣٣٢ بحري لبناني) .

وتطبيقا لذلك نصت المادة ٣٣٠بحري لبناني على أن (الضامن مسئول عن نفقات التعويم ونفقان إسعاف السفينة المتعرضة لخطر محقق ونفقات الإنقـاذ في البحر ونفقات القطر عندما تساق السفينة إلى مرفأ بقصد ترميمها) .

وتطبيقا لذلك أيضاً قضى بأنه إذا أصبحت السفينة غير صـالحة للملاحـة بسبب خطر مضمون ، فإن المؤمن يلزم بنفقات تفريغ البضاعة من السفينة في ميناء الإلتجاء ونفقات تخزينها وإعادة شحنها وزيادة الأجرة التي دفعت لسفينة أخرى (إستئناف مصري مختلط ٢٠-٢-١٩١٨ بلتان س ٣ ص ٢٣٣) . كما قضى بأنه إذا كان التأمين يغطي خطر الحريق ، فـإن المـؤمن يكـون مسئولاً لا عن الهلاك الذي يصيب البضاعة بسبب الحريق فحسب ، بل أيضاً عن المكافأة التي يستحقها من قام بإطفاء الحريق (إستئناف مصري مخـتلط ٥-٢-١٩٤٧ بلتان س ٥٩ ص ١٢١) .

ويتحمل المؤمن أيضاً نفقات الخبرة والرسوم القضائية وغيرها من نفقـات

تسوية الضرر الناشئ عن الأخطار المضمونة .

على أن المؤمن غير مسئول عن النفقات العادية للملاحة ، لأنها ليست من الخسائر ويجب أن يتحملها المجهز لا المؤمن . وفي ذلك تقول المادة ١٩٦ بحري مصري ملغي (لا يكون المؤمن ملزما بأجرة رئيس البوغاز ولا بأجرة جر السفينة ولا بأجرة المرشد ولا بأي نوع من أنواع العوائد المقررة على السفينة أو البضائع) .

١٥٢ – وقد أثير التساؤل عما إذا كان المؤمن يتحمل الضرر الذي يلحق المستأمن من بيع البضائع بخسارة في حالة التأخير في الوصول بسبب حادث بحري .

والإجابة على هذا التساؤل يجب أن تكون بالنفي . وذلك لأن هذا الضرر لا يعد ضرراً مادياً يلحق مباشرة بالشئ المؤمن عليه . كما أن الضرر ناتج في الحقيقة عن تقلبات الأسعار ، أي عن خطر لا يتحمله المؤمن . وبعبارة أخرى فإن الحادث البحري ليس إلا سبباً بعيداً للضرر الناشئ عن البيع بخسارة . أما السبب الحقيقي المباشر للضرر فهو إحتمالات التجارة . وقد لا تستتبع إحتمالات التجارة لزاماً خسارة تلحق المستأمن بل قد تحقق له ربحاً إذا أرتفع ثمن البضاعة في الفترة بين التاريخ المحدد سلفاً للوصول وتاريخ التفريغ الفعلي . وبهذا يأخذ المشرع اللبناني ، إذا تنص المادة ٣٣٤ بحري على أن المؤمن يعفي من كل مطالبة عن التأخير بالإرسال أو بوصول البضائع وعن فروق الأسعار وعن العوائق المتأتية لصفقة المستأمن التجارية بأي سبب من الأسباب . كما تنص المادة ٣٥٩ فقرة (هـ) من التقنين البحري المصري الجديد على أن المؤمن لا يسأل عن الأضرار التي لا تعد تلفاً مادياً يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المستأمن .

المبحث الثالث
التعويضات المستحقة للغير

١٥٣ – يقصد بإصطلاح (التعويضات المستحقة للغير) نتائج رجوع الغير على المستأمن بسبب حادث بحري . وفي القانون المصري لا يسأل المؤمن عن التعويضات التي يلتزم بها المستأمن تجاه الغير إلا بشرط صريح في وثيقة التأمين وجرت الوثائق في العمل على ضمان رجوع الغير .

على أن مؤمن السفينة يضمن التعويضات المستحقة على المستأمن للغير بحكم القانون في حالة التصادم .

ويلاحظ أن وثائق التأمين على البضائع لا تضمن في الغالب التعويض المستحق للغير ، لأن هذا التعويض يرجع في سببه إلى عيب ذاتي في البضاعة عادة كإنفجار أو إحتراق نتيجة قابليتها للإشتعال ، وهذا العيب الذاتي لا يغطيه التأمين بوجه عام .

١٥٤ ـ الرجوع بدعوى المسئولية في حالة التصادم :

إذا اصطدمت السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو بجرم عائم أو ثابت . فإن المجهز المسئول عن هذا التصادم ليس بحاجة إلى أن يعد تأميناً خاصاً منفصلا على مسئوليته ، إذا أن مؤمن السفينة يكون مسئولاً عن التعويضات التي يلتزم بها المستأمن تجاه الغير بسبب التصادم بشرط صريح في الوثيقة أو بحكم القانون (م ٣٤٠ بحري لبناني ، ٣٧٨ بحري مصري جديد) .

وإذا وقع التصادم بين سفينتين مملوكتين للمستأمن نفسه ، فتجري التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين (م ٢٣٢ بحري) .

وتنص المادة ٣٤٠ بحري لبناني على أن مخاطر دعاوي الغير المرفوعة على السفينة بسبب تصادمها مع سفينة غيرها أو إصطدامها بجرم ثابت أو عائم تلقى على عاتق المؤمن تسعة أعشار الأضرار المحكوم بها لغاية تسعة أعشار المبلغ المضمون على الأكثر . كما تنص على أن المستأمن يتحمل

عشر الأضرار ، ويحظر عليه التأمين على هذا العشر وأنه إذا حصلت مخالفة لهذا الحظر فإنه يتحمل حسم عشر ثان .

ومع ذلك فإن الفقرة الثالثة من المادة ٣٤٠ بحري لبناني تعفي المؤمن من نتائج رجوع الشاحنين على الناقل بسبب الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء التصادم إذا أن هذا الرجوع إنما يتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة . كما أنها تعفي المؤمن من نتائج الدعاوى المرفوعة بسبب الوفاة أو الجرح أو الأضرار البدنية ، وإذا أن ضمان الأضرار البدنية يتطلب شرطاً صريحاً لأنه ليس من قبيل التأمين البحري وبهذا تأخذ المادة ٣٧٨ بحري مصري جديد ، إذا أنها تستثنى في صدرها (الضرر الذي يصيب الأشخاص) .

١٥٥ – الرجوع بدعوى الإشتراك في الخسائر المشتركة :

يتحمل المؤمن حصة الشئ المؤمن عليه في الخسائر المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين (م ٣٣٣ بحري لبناني ، ٣٥٣ بحري مصري) . وذلك لأنها نتيجة للخطر المؤمن منه من جهة ، ولأنها في صالح المؤمن نفسه من جهة أخرى ، إذا أن التضحية الإختيارية التي كانت سبباً في الخسارة المشتركة قد حفظت الشئ المؤمن عليه من الهلاك وجنبت المؤمن دفع تعويض التأمين .

ويضمن المؤمن ليس فقط الإشتراك النهائي الذي يقع على عاتق المستأمن بل يدفع أيضاً الإشتراك المؤقت ، مع إحتفاظه بحقه في إسترداد ما دفع زيادة على نصيب المستأمن .

الفرع الخامس
زمان ومكان الأخطار

١٥٦ – لا يسأل المؤمن عن الخطر إلا إذا تحقق في الزمان والمكان اللذين يغطيهما التأمين . فإذا وقع الحادث خارج هذا النطاق ، كان المؤمن غير مسئول عنه . ومن ثم يلزم تحديد الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين

المبحث الأول
زمان الأخطار

١٥٧ – يحدد عقد التأمين الزمن الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار والحوادث التي تقع للشئ المؤمن عليه . ويجب التمييز في هذا الشأن بين التأمين بالرحلة والتأمين لمدة محددة .

١ـ التأمين بالرحلة [1].

١٥٨ – يضمن المؤمن في التأمين بالرحلة المخاطر التي تقع للشئ المؤمن عليه خلال الرحلة المؤمن عليها . وبهذا يفيد المستأمن من الضمان طوال الوقت الذي تسري فيها المخاطر ، خاصة وأن الوقت الذي تستغرقه الرحلة يختلف من رحلة لأخرى . كما أن المؤمن من جهتِه يتمكن بسهولة من تكوين فكرة دقيقة عن الخطر بفضل تحديد الرحلة المؤمن عليها .

ويفرق القانون في تحديد الرحلة المؤمن عليها بين التأمين على السفينة والتأمين على البضائع .

١٥٩ – التأمين على السفينة :

إذا كان التأمين على السفينة بالرحلة ، ولم يعين في عقد التأمين زمن الأخطار فإن المادة ٣٤ بحري مصري جديد وتقابلها المادة ٣٤٢ بحري لبناني تميز تمييزا منطقيا سليماً بين ماذا كانت السفينة فارغة من البضائع وما إذا كانت مشحونة بالبضائع .

---

(1) أنظر في ذلك م ٢٦٩ بحري قطري ، م ٢٧٠ بحري بحريني ، ٣٦٨ بحري عماني ، م ٣٠١ بحري كويتي ، ٣٤٥ بحري ليبي .

فإذا كانت السفينة فارغة من البضائع ، سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود .

أما إذا حملت السفينة بضائع ، فإن ضمان المؤمن يسري منذ البدء في شحن البضائع إلى نهاية التفريغ ، على أن لا يجاوز الضمان مهلة خمسة عشر يوماً من وصول السفينة إلى المكان المقصود وإعلان الربان بإستعداد السفينة لتفريغ الشحنة حتى ولو لم ينتهي التفريغ . ومع ذلك فإن ضمان المؤمن يكف عن السريان في الوقت الذي يبدأ فيه شحن بضائع جديدة في المكان المقصود لرحلة جديدة خلال مهلة الخمسة عشر يوماً .

وإذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة ، اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين إنتهاء الرحلة الأخيرة مكان إنتهاء سريان ضمان المؤمن (م ٣٧٥ بحري مصري جديد).

١٦٠ – التأمين على البضائع :

وإذا كان التأمين على البضائع وكانت مدة المخاطرة غير محددة في العقد فإن المخاطر تسري من وقت ترك البضائع للبر بقصد شحنها إلى وقت وضعها على البر في مكان الوصول . تكون جميع مخاطر النقل على المواعين من البر إلى السفينة من السفينة إلى البر على عاتق المؤمن (م ٣٣٤ بحري لبناني) .

على أن وثائق التأمين كثيراً ما تتضمن شرطاً يقضي بضمان المؤمن للأخطار التي تلحق البضاعة من وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت خروجها من مخازن المرسل إلى وقت دخولها إلى مخازن المرسل إليها على ألا يتجاوز ذلك خمسة عشر يوماً بعد التفريغ ، وهو ما يعرف بشرط (من المخزن إلى المخزن) . وبمقتضى هذا الشرط يمتد التأمين البحري إلى المخاطر ليست بحرية بطبيعتها ولكنها تخضع مع ذلك لقواعد هذا التأمين نظراً لتبعيتها للنقل البحري . وقد سبق بيان ذلك .

وتنص المادة ٣٨٨ بحري مصري جديد على أن (تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون إنقطاع في أي مكان توجد فيها أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان في وثيقة التأمين) .

وقد يحدد زمن التأمين بأن يشار في الوثيقة إلى عقد بيع البضائع المؤمن عليها حتى يكون زمن التأمين متفقا مع إلتزامات البائع ، على أن هذا لا يفقد عقد التأمين ذاتيته الخاصة ولا يجعله تابعاً للبيع الذي لا تربطه به أية صلة قانونية . وكل ما يقصد بهذه الإشارة إنما هو تحديد نطاق المخاطر التي ضمنها المؤمن (إستئناف مصري مختلط ٥-٦-١٩٥٣ بلتان س ٤٧ ص ٣٥٩) .

٢ـ التأمين لمدة محددة[1] .

١٦١- يعد التأمين لمدة محددة متى قصد التأمين على عدة رحلات لتفادي عقد تأمين جديد عن كل رحلة تقوم بها السفينة المؤمن عليها أو عن كل دفعة تشحن من البضائع . والعادة أن يعقد التأمين على السفينة لمدة محددة ، وذلك أن يؤمن المجهز على سفينته من الأخطار التي تحيق بها خلال فترة محددة تكون سنة في الغالب نظراً للنقص السريع الذي يطرأ على قيمة السفينة .

ويسري التأمين من وقت التوقيع على العقد ، ما يحدد موعد آخر للبدء ، وينقضي بإنتهاء الزمن المحدد في العقد . وإذا لم يوجد تحديد إتفاقي في الوثيقة ، فقد نصت المادة ٣٧٦ بحري مصري جديد على أنه (إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الأخطار التي تقع في اليوم الأول من المدة والأخطار التي تقع في اليوم الأخير منها ، ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت الزمني في المكان الذي أبرم فيه عقد التأمين .

---

(1) أنظر م ٢٧١٠ بحري قطري، م٢٧١ بحري بحريني، م ٢٦٩ بحري عماني ، م ٣٠٢ بحري كويتي ، م ٣٧٦ بحري ليبي .

ولا يسأل المؤمن إلا عن الأخطار التي تتحقق من خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين . أما الأخطار التي تتحقق بعد إنقضاء زمن التأمين فلا يسأل عنها المؤمن إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادث بحري طرأ خلال الزمن الذي كان التأمين سارياً فيه .

وفي الأصل ينتهي ضمان المؤمن بإنتهاء المدة المحددة في الوثيقة ، ولو كانت السفينة لا تزال خلال الرحلة التي تقوم بها السفينة . فإن التأمين يمتد حتى وصول السفينة إلى المكان المقصود مقابل قسط إضافي . ويفترض شرط إمتداد التأمين أن تكون السفينة قد غادرت ميناء القيام قبل إنتهاء مدة التأمين .

١٦٢ – إنقطاع أخبار السفينة :

ويثير التأمين لمدة محددة صعوبة خاصة في حالة إنقطاع أخبار السفينة ، إذا يجوز للمؤمن كما سيأتي أن يترك السفينة للمؤمن ويحصل على تعويض التأمين كاملاً إذا أنقضى ميعاد معين على إنقطاع أخبارها . فكيف يتأتى للمستأمن إقامة الدليل على أن الهلاك المفروض قد حل في الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه .

لحل هذا الإشكال وضع القانون قرينة مؤداها أن هلاك السفينة يفترض وقوعه في الوقت الذي كان التأمين سارياً فيه (م ٣٦٥ بحري لبناني) ، أو في تاريخ وصول آخر أنباء عنها (م ٣٨٣ بحري مصري) .

١٦٣ – الجمع بين التأمين لمدة محددة والتأمين بالرحلة :

غالبا ما يحصل الجمع بين التأمين لمدة محددة والتأمين بالرحلة ، بأن يعقد التأمين لمدة محددة مع بيان الرحلة أو الرحلات المؤمن عليها ، وهذا ما يسمي التأمين المختلط . وهذا الجمع مفيد للمؤمن لتقدير الأخطار التي يضمنها وهو بسيط إذا كانت السفينة مرتبطة بخط ملاحة منتظم . أما بالنسبة للسفن الجوالة Tramps التي لا تتبع خطا منتظما وتسعى وراء الشحنات والأجرة من ميناء لآخر ، فلا يمكن أن يعقد التأمين إلا لمدة محددة دون ببيان الرحلات المزمع

القيام بها .

ويلاحظ أن التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة إشتراك هو تأمين يغطي جميع شحنات البضائع التي تشحن لحساب المستأمن أو لحساب الغير خلال مدة محددة في نظير قسط تأمين يحدد وفقاً للشحنات التي تمت فعلاً . فهو تأمين يجمع بين التأمين لمدة معينة والتأمين بالرحلة .

المبحث الثاني
مكان الأخطار

١٦٤ - لا شك في أن مكان الأخطار عنصر هام في تقدير الخطر المضمون . ويتخذ مكان الأخطار صورا مختلفة هي الرحلة المؤمن عليها ، والطريق المتفق عليه أو المعتاد ، والسفينة التي تشحن فيها البضائع والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة .

وفي التأمين بالرحلة فإن مكان الأخطار ، مثله في ذلك مثل زمن الأخطار يتحدد بالرحلة المبينة في العقد بمراعاة أن هذه الرحلة تتم على طريق الملاحة المعتاد .

وفي التأمين لمدة محددة ، وكذلك في الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك ، يحدد العقد المناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تقوم بالملاحة .

ولا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد . فما الحكم إذا حصل تغيير للرحلة أو للطريق أو للسفينة ؟

١٦٥ - تغيير الرحلة [1] :

يجب على المستأمن القيام بالرحلة المحددة في العقد ، إذا أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة أو البضائع تختلف تبعاً لنوع الرحلة ، فضلاً عن أن نوع الرحلة المقررة يدخل في إعتبار المؤمن عند حساب المخاطر وقسط التأمين .

فإذا حصل تغير للرحلة المقررة قصدا بعد السفر ، فإن المستأمن يكون قد غير في الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه ، ومن ثم يكون المؤمن غير مسئول عن المخاطر مع إستحقاقه للتعويض . أما إذا حصل التغيير قبل السفر ، فيكون التأمين باطلاً مع إستحقاق المؤمن لنصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع أو الجزافي (م٣٤٥ بحري لبناني) .

وعندنا أن تغيير الرحلة بالإطالة قصدا بعد السفر هو الذي ينبني علية عدم

---

(1) أنظر م ٢٤٣ بحري قطري ، م ٢٤٤ بحري بحريني ، م ٣٤٢ بحري عماني ، م ٣٤٩ بحري ليبي .

مسئولية المؤمن ، نظراً لما يترتب على الإطالة من زيـادة المخـاطر التـي يتعرض لها المؤمن . أما في حالة تقصير الرحلة ، فإن المؤمن يظل مسئولاً لإنتفاء العلة .

هذا إذا كان تغيير الرحلة إختيارياً ، أما إذا كان إضطراريا كأن تفر السفينة من عاصفة أو لم تستطع دخول ميناء الوصول لحصر بحري مضروب عليه فإن المخاطر تظل على عاتق المؤمن . وذلك لأن تغيير الرحلة في هذه الحالة إنما كان نتيجة لخطر بحري يدخل في عداد المخاطر المؤمن منهـا (م ٣٢٩ بحري لبناني ، ٣٥٥ بحري مصري) .

١٦٦ـ تغيير الطريق أو الإنحراف :

إذا قامت السفينة بالرحلة المقررة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول دون أن تسلك الطريق المحدد في العقد أو الطريق المعتاد ، فإنها تكون قـد غيـرت طريقها وانحرفت عنه . ومن ثم لا يكون المؤمن مسئولاً عن الأخطار التـي تطرأ في غير الطريق المعتاد . ذلك أن الطريق الذي تسلكه السفينة ذو أهمية كبيرة من حساب المخاطر . إذا أنه يطيل أو يقصر من مدة الرحلة ، ويجعل الرحلة أكثر أو أقل خطورة . واحترام الطريق البحري هام لدرء التـصادم ، وحتى لا تصادف السفينة جبال ثلج أو حطاما مهجورا ، أما إذا كـان تغييـر الطريق جبريا إضطراريا أملته القوة القاهرة ، ظل المؤمن مسئولاً عن كـل هلاك أو ضرر يحصل للشئ المؤمن عليه بسببه (م ٣٢٩ بحـري لبنـاني ، ٣٥٥ بحري مصري) .

ويشبه بين تغيير الطريق الجبري وبين تغيير الطريق الذي يأمر به الربـان وحده لمساعدة سفينة أخرى أو أشخاص في حالة الخطر ، حتى فـي الحالـة التي لا تكون فيها المساعدة إلزامية . وهذا هو الحل المتبع في إنجلترا (م ٤٩ قانون التأمين البحري الإنجليزي ١٩٠٦) .

١٦٧ – تغيير الطريق الجزئي :

وإذا فرض أن السفينة غيرت طريقها إختيارياً ثم عادت إلى الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد وعندئذ تحقق الخطر فهل يعفي المؤمن من ضمان هذا الخطر ؟

ذهب القضاء والفقه إلى عدم مسئولية المؤمن عند تغيير الطريق ، ولو لم يكن لهذا التغيير أثر ما في تحقق الخطر (نقض فرنسي ٢٥ أغسطس ١٨٧٤ دلوز ٧٥-١-١٦١ سيري ٧٤-١-٤٨١ ،ليون كان ورينوج ٥ رقم ١٥٩) .

ويستند هذا الرأي إلى أن القانون يقضي بعدم مسئولية المؤمن عن أي هلاك أو تلف في حالة تغيير الطريق ، وإلى أن أي انحراف في السير له أثره على المخاطر دائما ، إذا أن السفينة لا توجد بعد الإنحراف في النقطة الحسابية التي كان يجب أن توجد فيها لو لم يحصل الإنحراف .

بيد أن الرأي الراجح يذهب إلى أنه يكفي أن يتحقق الخطر أثناء الرحلة المقررة وفي الطريق المحدد حتى يكون المؤمن مسئولاً عنه ، ما لم يكن لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر كأن تتعرض السفينة لعاصفة ما كانت لتتعرض لها لو سارت في طريقها المعتاد دون أن تنحرف عنه . وبعبارة أخرى فإن المؤمن لا يكون مسئولاً لمجرد تغيير الطريق بل يجب لذلك أن يكون الضرر ناشئاً عن تغيير الطريق ، مما يتحتم معه أن تتوافر علاقة السببية بين تغيير الطريق وقوع الحادث ، وأن يكون لتغيير الطريق أثر في تحقق الخطر . فإذا أنتفت العلاقة بين تغيير الطريق والخطر ، كان المؤمن مسئولاً عن هذا الخطر (ريبيرج ٣ رقم ٢٧٤٠) .

وهذا الرأي يأخذ القانون اللبناني ، إذا ينص صراحة على أنه إذا انحرفت السفينة تكون المخاطر الطارئة على الطريق المعتاد مضمونة ، على أن يكون للمؤمن أن يثبت أن هذه المخاطر نتيجة لهذا الإنحراف (م ٣٤٦ بحري لبناني) وتنص المادة ٣٥٥ بحري مصري على أنه إذا لم يكن تغيير الرحلة أو

الطريق إضطراريا يبقى المؤمن مسئولاً عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد في حالة عدم وجود إتفاق .

١٦٨ – تغيير السفينة :

في التأمين على السفينة يعتبر تغيير السفينة تغييرا لمحل التأمين ينبني عليه بطلان العقد . أما في التأمين على البضائع أو تلفها ، ومن ثم فإن تغيير السفينة هي المحل الذي يحصل فيه هلاك البضائع أو تلفها ، ومن ثم فإن تغيير السفينة الناقلة إختيارياً يعتبر تعديلا لمكان الأخطار يترتب عليه أيضاً بطلان العقد ما لم يتفق على خلاف ذلك (م ٣٤٧ بحري لبناني) ، ويستفاد الإتفاق على العكس من قبول المؤمن لشروط سند الشحن إذا كان هذا السند يجيز للناقل تغيير السفينة خلال الطريق .

أما إذا كان تغيير السفينة جبريا ، فيظل المؤمن مسئولاً عن كل هلاك أو ضرر يحصل بسببه (م ٣٢٩ بحري لبناني ، ٣٥٥ بحري مصري) .

وإذا تضمنت وثيقة التأمين على البضائع ، خطر الترانزيت Transit Risk كان المؤمن ضامناً لما يقع للبضاعة المؤمن عليها من هلاك أو ضرر من وقت تفريغها من السفينة الناقلة حتى إعادة شحنها على السفينة الثانية (إستئناف مصري مختلط ٣-٤-١٩٤٦ بلتان س ٥٨ ص ٨١) .

ويراعي أن مسألة تغيير السفينة وأثر ذلك على ضمان المؤمن لا تعرض في الوثيقة العائمة أو وثيقة الإشتراك لعدم تعيين السفينة فيها .

١٦٩ – الشحن على سطح السفينة :

ويشبه بتغيير السفينة شحن البضائع المؤمن عليها في غير المكان الذي كان يجب أن تشحن فيه . فإذا شحنت البضائع على سطح السفينة ، كان المؤمن غير مسئول عن المخاطر نظراً لما تتعرض لها لو شحنت في عنابر السفينة كخطر السقوط في البحر أو السرقة أو البلل بمياه البحر أو بمياه الأمطار ،

كما أن البضائع المشحونة على سطح السفينة هي أول ما يطرح في البحر للسلامة العامة ولا تدخل في عداد الخسائر المشتركة إذا ضحى بها ولكنها تلتزم بالإشتراك في الخسائر إذا هي أنقذت (م ٢٦٦ فقرة ١ بحري لبناني) وذلك ما لم وافق المؤمن على الشحن على سطح السفينة .

ويلاحظ أن المؤمن يكون غير مسئول عن الأخطار التي تصيب البضائع المشحونة على سطح السفينة ، ولو كان الربان الحق في الشحن على سطح السفينة بناء على شروط سند الشحن ذاته . إذا أن العبرة في تنظيم العلاقة ما بين المؤمن والمستأمن إنما هي بشروط عقد التأمين الذي يربطهما فإذا لم تجز وثيقة التأمين الشحن على سطح السفينة وشحنت البضائع على هذا النحو كان ذلك تغييرا لمكان الخطر ، وكان المؤمن غير مسئول عنها .

المبحث الثالث
إثبات زمان ومكان الأخطار

١٧٠- إذا طالب المستأمن بمبلغ التأمين ، وجب عليه إثبات تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر ، وإثبات الضرر الذي لحق هذا الشئ من جراء الخطر البحري المؤمن منه . وإذا قام المستأمن بهذا الإثبات إفترض أن الخطر قد تحقق في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين ، إنما يجوز للمؤمن دحض هذه القرينة بإثبات أن الخطر لم يتحقق في هذا الزمان أو ذاك المكان (نقض فرنسي ١٨ يناير ١٩١٠ دلوز ١٩١٢-١-١٢٠) .

وتقوم هذه القرينة على أن المادة ٣٢٩ بحري لبناني المقابلة للمادة ٣٥٣ بحري مصري تضع الأخطار البحرية كلها على عاتق المؤمن . فإذا أثبت المستأمن تعرض الشئ المؤمن عليه للخطر وتحقق هذا الخطر فعلاً ، أعتبر المؤمن مسئولاً ما لم يثبت عدم سريان العقد على هذه المخاطرة .

الفصل الرابع
إلتزامات المستأمن

١٧١ – تقسيم :

تنص المادة ٣٦١ من التقنين البحري المصري الجديد١٩٩٠على ما يأتي : يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والمصروفات في المكـان والزمـان المتفق عليهما ، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظـة علـى الشئ المؤمن عليه وأن يعطي بياناً صحيحاً عند التعاقد بالظروف التي يعلـم بهـا والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليـه وأن يطلعه أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في هذه المخاطر فـي حدود علمه بها .

كما تنص المادة ٣٦٣ من نفس التقنين على أن (على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليهـا وعليه أن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول ويكون المؤمن مسئولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بـسبب إهمال تنفيذ هذه الإلتزامات) .

ويخلص من نص هاتين المادتين أن المستأمن يلتزم بمقتضى عقد التـأمين البحري بعدة إلتزامات هي :

١- الإلتزام بدفع قسط التأمين .

٢- الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون .

٣- الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن .

الفرع الأول
الإلتزام بدفع قسط التأمين

١٧٢ – تعريف القسط :

القسط هو المقابل الذي يلتزم المستأمن بدفعه للمؤمن نظير تحمله الخطر والتزامه الإحتمالي بالتعويض . وبعبارة أخرى فإن الوفاء بالقسط هو سبب إلتزام المؤمن . فإذا كان لا يوجد تأمين دون خطر ، كذلك لا يوجد تأمين دون قسط ، ويتكون القسط من عنصرين :

١- القسط الصافي ، وهو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب ، بحيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحققه .

٢- التكاليف أو علاوة القسط . وهو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين ويسمح للمؤمن بتحقيق الربح . وهذا العنصر الثاني ينضاف إلى القسط الصافي لتكوين القسط الإجمالي.

وتقسيم القسم إلى قسط صاف وعلاوة قسط أمريهم المؤمن وحده . أما بالنسبة للمستأمن فلا يهمه إلا المبلغ المحدد في الوثيقة أي مبلغ القسط الإجمالي .

وننتكلم تباعا عن تحديد القسط ، ثم عن الوفاء بالقسط .

المبحث الأول
تحديد القسط

١٧٣ – حساب القسط :

يتحدد قسط التأمين في العمل إما بمبلغ ثابت أو نسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى إحتمال تحقق الخطر المؤمن منه ومدى جسامته وطبيعة الشئ المؤمن عليه ومدة التأمين . وإذا لم يحدد القسط في عقد التأمين ، فيرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد . وتتولى تحديد القسط هيئات فنية استنادا إلى الإحصائيات والخبرة التي تكشف عن درجة إحتمال تحقق الخطر ودرجة جسامته .

١٧٤ – قسط إعادة التأمين :

ومن النادر أن يكون قسط إعادة التأمين مساويا لقسط التأمين الذي يحصل عليه المؤمن المباشر ، بل أنه يكون عادة أقل من قسط التأمين الأصلي ، لأن النفقات العامة تكون أقل في إعادة التأمين عنها في التأمين الأصلي . بيد أن هناك اعتبرت مختلفة قد تحمل معيد التأمين على أن يطالب بقسط أعلى من قسط التأمين ، أو أن يقتصر على قسط أقل . فقد تكون لمعيد التأمين فكرة عن الخطر أوضح وأدق من فكرة المؤمن المباشر . وقد تتغير الظروف الإقتصادية في الفترة التي تقع بين إبرام عقد التأمين وعقد إعادة التأمين كما أن المخاطر قد تزيد أو تنقص منذ إبرام عقد التأمين :

١٧٥ – عدم تغير القسط :

وإذا حدد القسط فلا يجوز تغييره بعد ذلك ، ولو طرأ وبعد إبرام العقد ظروف لم يكن في الوسع توقعها وكان من شأنها نقصان الخطر أو زيادته ، وذلك لأن تغير الخطر هو في ذاته خطر قد قبله الطرفان عند التعاقد .

وقد أوردت المادة ١٨٦ بحري مصري (ملغي) تطبيقا لهذه القاعدة بقولها (معلوم السيكورتاه) المتفق عليه في زمن الصلح لا تجوز زيادته إذا طرأت حرب كما أنه لا يجوز تنقيصه بسبب إنعقاد الصلح إلا إذا وجد شرط يخالف

ذلك بين المتعاقدين .

على أن قاعدة عدم تغير قسط التأمين لا تنطبق إلا إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن قوة قاهرة أو خطر يضمنه المؤمن . أما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المستأمن فإن المؤمن يتحلل من إلتزامه مع إحتفاظه بالحق في القسط متى بدأ الخطر في السريان .

وقاعدة عدم تغير قسط التأمين ليست من النظام العام . ولذلك يجوز الإتفاق على زيادة القسط في حالة زيادة المخاطر ،وعلى تخفيضه في حالة نقصانها .

وبوجه عام يجري العمل على إشتراط زيادة القسط مسبقا توقعا لحوادث إستثنائية تزيد من المخاطر السارية ، ويتعهد المؤمن بضمانها في نظير زيادة القسط . وغالبا ما يكون الضمان آليا وتكون زيادة القسط مستحقة منذ طروء الزيادة في المخاطر . وقد يتفق على تخفيض القسط مسبقا عند نقصان المخاطر .

ويلاحظ أن المشرع اللبناني يعطي المؤمن حقاً في زيادة القسط في حالة إقامة السفينة خارج الميناء المقصود بسبب الحجر الصحي أو الحصار (م ٣٤ بحري) كما أن المشرع اللبناني يقضي بتخفيض القسط في حالة التأمين على بضائع للذهاب والإياب دون أن تشحن السفينة ببضائع الإياب أو دون أن يكتمل شحن الإياب ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك (م ٣٠١ بحري لبناني) .

١٧٦ – قابلية القسط للإنقسام :

إذا طرأت خلال مدة التأمين قوة قاهرة تمنع تنفيذ العقد ، فهل يكون القسط مستحقا بأكمله أم يجب تخفيضه ؟

فلو فرضنا أن سفينة مؤمن عليها لمدة محددة من الأخطار البحرية العادية فقط دون الأخطار الحربية ، ثم أغرقت بعد ذلك بفعل العدو أثناء الحرب قبل إنقضاء مدة التأمين ، أو أن بضاعة مستوردة مؤمن عليها ثم حظر استيرادها فأوقفت عن السفر . فهل يحق للمؤمن في هاتين الحالتين وما ماثلها أن يطالب

المستأمن بقسط التأمين كاملاً أو أن يحتفظ به كاملاً بإعتباره كلا لا يتجـزأ أم يتحتم عليه أن يخفض منه ويرد القدر المقابل للمـدة الباقيـة نظـراً لـزوال موضوع التأمين ؟

قد يقال بأن القسط غير قابل للأنقسام . وأن يكون مستحقا بأكملـه إذا بـدأ الشئ المؤمن عليه في التعريض للأخطار وبدأ المؤمن في تحملها ، ولو زال الخطر قبل نهاية مدة التأمين .

ولكن محكمة النقض الفرنـسية (نقـض فرنـسي ٦-٦-١٩٢٣ داللـوز ١٩٢٤-١-١٥ ، سيرى ١٩٢٤-١-٣٣٣) رأت بحق أن قاعـدة إسـتحقاق القسط بأكمله إذا بدأ الخطر يسري في حق المـؤمن لا تنطبـق إلا إذا كـان إنقضاء التأمين ناشئاً عن فعل المستأمن نفسه . أما إذا كان هذا ناشئاً عن قوة قاهرة ، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بقاعدة قابلية القسط للإنقسام ، بل عليه أن يرد المستأمن القسط المقابل للمدة الباقية التي لا يتعرض فيها الشئ المـؤمن عليه للخطر .

وقد صدر هذا الحكم في قضية تتحصل وقائعها يف أن كميـة مـن الـبن أرسلت من أمريكا الوسطي إلى فرنسا بعد التأمين عليها . وعنـدما وصـلت السفينة الناقلة إلى نيويورك صدر قرار الحكومة الفرنسية بحظر إستيراد البن فأستحال الإستمرار في السفر وطالب المستأمن برد قـسط التـأمين المقابـل للرحلة من نيويورك إلى الهافر وعارض المؤمن في هذا الطلب وتمسك بعـد قابلية القسط للإنقسام . ولكن محكمة النقض الفرنسية قضت بوجوب إنقـسام القسط في هذه الحالة ، لأن إلغاء السفر ليس ناشئاً عن خطأ المستأمن .

ورأي محكمة النقض الفرنسية أكثر إنطباقاً على القواعد القانونية العامة من سابقه . وذلك لأنه لو أنقضى إلتزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لإستحالة التنفيذ ، وجب أن ينقضي تبعاً إلتزام المستأمن بدفع القسط المقابل للمدة الباقية . نظراً للتقابل والإرتباط بين الإلتزامين ، وإلا لأثرى المؤمن من غير سـبب

على حساب المؤمن له(ريبير ، شرح القانون البحري جزء ٣ رقم ٢٤٥٩) .

وقد سار القضاء الفرنسي بعد هذا الحكم على مبدأ إنقسام القسط إذا طـرأت قبل نهاية التأمين ظروف قاهرة تعوق سيره وتمنع تنفيذه .

على أنه يجوز للمتعاقدين الإتفاق على عدم إنقسام القسط وإستحقاقه كـاملاً ولو أنقضى العقد قبل نهاية المدة بسبب حادث أجنبي عن المستأمن .

وهذا ما يسمى بشرط القسط المستحق مهما كانت الحوادث Clause Prime acquise a tout evenement . ومثل هذا الإتفاق صحيح ، على أساس أن المستأمن يعتبر في نفس الوقت ضامناً للمؤمن تنفيذ إلتزامه كاملاً .

المبحث الثاني
الوفاء بالقسط

١٧٧ـ المدين بالقسط :

الدين بالقسط هو من يوقع على وثيقة التأمين ، ولو لم يكن هو المستفيد من التأمين .

وينتج عن هذا أنه في التأمين لمصلحة شخص غير معين ، يكـون موقـع الوثيقة هو الملتزم وحده تجاه المؤمن بدفع القسط (م ٣٠٩ فقـرة ٢ بحـري لبناني) . وكذلك الحكم في التأمين الذي يعقده وكيل بالعمولة ، إذا أن الوكيل بالعمولة هو الملتزم وحده بدفع القسط .

وإذا عقد التأمين وكيل عادي ، فإن المسئول عن الوفاء بالقسط هو الموكـل لا الوكيل ، ولذلك فإن السمسار الذي يعتبر وكيلاً للمستأمن لا يمكن إلزامـه بالوفاء ، وإذا وفى المستأمن فإنه لا يبرأ من إلتزامه تجاه المؤمن . علـى أن قانون التأمين البحري الإنجليزي (م ٥٣) يقضي بإعتبار السمسار مسئولاً عن الوفاء بالقسط تجاه المؤمن .

وإذا لم يكن المستفيد من الوثيقة ملزما بصفته هذه بالوفاء بقسط التـأمين ، فإن للمؤمن مع ذلك أن يمتنع عن تنفيذ إلتزامه في مواجهتها مادام القسط لـم يدفع بعد تطبيقا لمبدأ الدفع بعدم التنفيذ ، ويجوز له تبعاً أن ينقص من تعويض التأمين مبلغاً مساويا للقسط الذي لم يدفع .

على أنه إذا انتقلت ملكية السفينة المؤمن عليها أو أجـرت غيـر مجهـزة وأستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أن المستأجر .إلتزام المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين (م ٣٨٥ بحري مصري) .

١٧٨ – مكان الوفاء وزمانه :

دين القسط مطلوب لا محمول ، وبالتالي يكون الوفاء بالقسط في محل إقامة المستأمن تطبيقا للقواعد العامة .

ومع ذلك فإن وثائق التأمين عامة تشترط أن يكون الوفاء بالقسط في محـل

المؤمن تيسيرا على شركات التأمين .

ولما كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقة فإنه يكون مستحقا فورا بمجرد إبرام العقد ، ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك . وجرت العادة على دفع القسط مقدماً دفعة واحدة أو على دفعات دورية .

١٧٩ – إمتياز القسط :

كان المشرع البحري المصري (م ٥ بحري ملغاة) يقرر إمتيازا على السفينة نظيرا أقساط التأمين . ولكن القانون رقم٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الإمتياز والرهون البحرية مثله في ذلك مثل إتفاقية بروكسل المبرمة سنة ١٩٢٦ ، ألغي هذا الإمتياز .

أما المشرع اللبناني (م ٤٨ فقرة ٧ بحري) فيقرر إمتيازا للمؤمن على السفينة نظير أقساط التأمين في حدود أقساط سنة واحدة . وهو إمتياز من الدرجة الثانية بعد الإمتيازات الخمسة الأولى الدولية ، فيرد بعد الرهن البحري . على أنه لم يتقرر حق إمتياز لمصلحة المؤمن على البضاعة .

١٨٠ـ جزاء عدم الوفاء – فسخ عقد التأمين أو وقفه :

تقضى القواعد العامة بأنه إذا لم يقم المستأمن بدفع قسط مستحق ، جاز للمؤمن بعد إعذاره أن يطالب بفسخ العقد مع التعويض .

على أن المشرع البحري المصري يقرر في المادة ٣٦٢ أحكاماً خاصة في حالة عدم دفع المستأمن قسط التأمين المستحق . وقد روعى في تقرير هذه الحكام أن انتظام دفع الأقساط أمر جوهري حتى يؤدي عقد التأمين وظيفته .

فإذا لم يدفع المستأمن قسط التأمين المستحق ، جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن ينفسخ العقد . ولا ينتج الإيقاف أو الفسخ أثره إلا بعد إنقضاء خمسة عشر يوماً على أعذار المستأمن بالوفاء وإخطاره بإيقاف التأمين أو فسخه . ويجوز أن يقع الإعذار بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو برقية أو تلكس في آخر موطن للمستأمن يعلمه المؤمن . كما يجوز أن يقع الإعذار بالوفاء

الإخطار بإيقاف التأمين أو فسخه بإجراء واحد . وإذا كان قسط التأمين والمصروفات لم تدفع فلا يحول الإخطار بإيقاف التأمين دون عمل إخطار آخر بفسخ العقد (م ٣٦٢ فقرة ١، ٢ بحري مصري جديد) .

وفي حالة وقف العقد يظل العقد قائما ويستمر القسط في السريان ، ولكن بوقف ضمان المؤمن ، بحيث أنه لو تحقق الخطر أثناء فترة الوقف أنتفى حق المستأمن في التعويض . وهذا جزاء ضد المستأمن التخلف عن الدفع . ويعود التأمين إلى إنتاج آثاره بعد مضي أربع وعشرين ساعة من دفع القسط والمصروفات (م ٣٦٢ فقرة ٣) . ولكن هذا الوفاء المتأخر ليس له أثر رجعي .

وتتضمن المادة ٣٠٢ بحري لبناني أحكاماً خاصة تنطبق في حالة إفلاس المستأمن أو توقفه عن الدفع أو في حالة عدم دفعه لقسط مستحق .

١٨١ـ مركز الغير حسن النية في حالة عدم دفع الأقساط :

وطبقا للقواعد العامة يجوز للمؤمن أن يتمسك تجاه الغير المستفيد من وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين بالدفوع الت يجوز له أن يتمسك بها تجاه موقع الوثيقة . وذلك بالرغم من الحق المباشر الذي يكون لهذا المستفيد تجاه المشترط (م ٣٠٩ بحري لبناني) . ويتفرع على ذلك أنه يجوز للمؤمن أن يتذرع تجاه الغير المستفيد بعدم دفع قسط التأمين من موقع الوثيقة فيزول بذلك الإشتراط لمصلحة الغير .

وهذا الحل ضار في التأمين على البضائع وقد يعوق سير الإعتماد المستندي ولذلك نصت المادة ٣٦٢ فقرة ٤ بحري مصري (المقابلة للمادة ٣٠٢ فقرة ٤ بحري لبناني) على أن (لا يسري أثر الإيقاف أن الفسخ على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين (والدق : المستفيد من التأمين) قبل وقوع أي حادث وقبل الإخطار بالإيقاف أو الفسخ ، ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق .

الفرع الثاني
الإلتزام بتقديم بيانات
صحيحة عن الخطر المضمون

١٨٢ – أساس الإلتزام :

إذا كان على كل متعاقد أن يتحرى بنفسه عن حقيقة الصفقة التي يتعاقد بشأنها ، فليس من السهل على المؤمن أن يتحرى عن طبيعة الخطر الذي يتعهد بضمانه وحدوده . ولا يتسنى للؤمن في كثير من الأحيان أن يعرف الخطر على وجه اليقين وأن يحيط به إلا عن طريق المستأمن نفسه ، ومن ثم يفرض القانون على المستأمن أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة ودقيقة عن الخطر المضمون ، حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر والمطالبة بقسط يتفق مع أهميته ونسبة تحققه .

وهذا الإلتزام الذي يقع على عاتق المستأمن إنما هو إلتزام قانوني يفرضه القانون فلا يتولد عن العقد ، وإن كان يتولد بمناسبته .

١٨٣ – جزاء الإخلال بالإلتزام – بطلان التأمين .

رتب القانون على الإخلال بهذا الإلتزام جزاء صارما ، فنصت المادة ٣٩٧ بحري لبناني المقابلة للمادة ٣٤٧ بحري مصري جديد على ما يأتي :

١- أن أي كتم معلومات أو تصريح كاذب من قبل المضمون حين إنشاء العقد وأي إختلاف بين عقد الضمان وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل الضمان حتى في حالة إنتفاء نية الاحتيال .

٢- ويبطل الضمان حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والإختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو في الهلاك الشئ المضمون .

٣- يبقى بإكتساب الضامن كامل القسط إذا كان للمضمون نية الإحتيال ونصفه في حالة إنتفاء هذه النية .

١٨٥ – مبنى البطلان :

وقد قيل أن الحكم الذي تقرره هذه المادة مجرد تطبيق للقواعد العامة في بطلان العقد بسبب التدليس (الخادع) والغلط ، وأن أساس البطلان هو عيب في رضاء المؤمن . فكتمان المستأمن أو تصريحه الكاذب يمكن أن يعد تدليسا ، وفي جميع الأحوال فإن هناك غلطا من جانب المؤمن ، والدليل على ذلك أن عقد التأمين يكون قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن وحده .

بيد أن هذا القول غير صحيح ذلك أن المادة ٢٩٧ بحري لبناني تتضمن خروجا على القواعد العامة من النواحي الآتية :

١- أن مجرد كتم المعلومات يجيز إبطال التأمين ولو لم يكن هذا الكتمان عن عمد ، ولو لم يكن من أثره دفع المؤمن إلى التعاقد . ويكفي أ، يكون من شأنه تغيير شروط التأمين لو علم المؤمن حقيقة الحال . أما الكتمان فلا يعتبر تدليسا يجيز الإبطال – وفقاً للقواعد العامة – إلا إذا كان عمدا ، وإلا إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو علم بحقيقة الأمر (م ٢٠٨ موجبات وعقود) .

٢- أن البيان غير الصحيح أو التصريح الكاذب يؤدي إلى إبطال عقد التأمين ولو لم يكن هو الدافع إلى التعاقد . في حين أن الكذب المجرد لا يعد تدليسا مبطلا للعقد ووفقاً للقواعد العامة إلا إذا تجاوز الحد المألوف وكان هو الدافع إلى التعاقد .

٣- أن البيان غير الصحيح أو التصريح الكاذب يستتبع إبطال التأمين ولو ورد على صفة غير جوهرية ، في حين أن القانون المدني لا يجيز إبطال العقد للغلط إلا إذا كان هذا الغلط يتناول الشئ الجوهرية وكان هو الدافع إلى التعاقد (م ٢٠٤ و ٢٠٥ موجبات وعقود) .

وإذا كان الشارع قد خرج بالمادة ٢٩٧ بحري عن أحكام القواعد العامة فنظرا لما أرتأه من أن هذه القواعد لا تكفل للمؤمن الحماية الواجبة التي

تبررها صعوبة تحريه بنفسه عن الأخطار التي يتعهد بضمانها . ومن شأن هذه الحماية الخاصة الممنوحة للمؤمن تيسير إبرام عقد التأمين بسرعة على أساس البيانات التي يتقدم بها المستأمن دون ثمة حاجة إلى التحقق من صحتها ومطابقاتها للحقيقة .

والرأي الذي نؤيده هو أن المادة ٢٩٧ بحري تفرض على المستأمن الإلتزام بتقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن شروط العقد . فإذا قدم المستأمن بياناً غير صحيح أو غير دقيق أو سكت عن واقعة أو ملابسة . فإنه يكون قد أخل بهذا الإلتزام القانوني إخلالا يستوجب مسئوليته وإلتزامه بتعويض المؤمن عن الضرر اللاحق به . ولما كان هذا الضرر ينحصر في القيام بالتعاقد ، فقد رأى المشرع أن خير تعويض يصلح الضرر تماماً هو تقرير بطلان العقد .

وبعبارة أخرى فإن بطلان عقد التأمين للكتمان أو التصريح الكاذب هو سبب خاص لبطلان عقد التأمين لا يرجع في أساسه إلى عيب في رضاء المؤمن بل مرده خطأ المستأمن في عدم القيام بإلتزام مفروض عليه قانونا ولذلك عالجناه بين إلتزامات المستأمن وليس عند دراسة عقد التأمين .

١٨٦ـ شروط البطلان :

تجعل المادة ٢٩٧ للمؤمن الحق في إبطال العقد إذا توافر شرطان :

١- أولهما ، أن يرتكب المستأمن خطأ بأن يسكت عما يلزم بيانه أو يقدم بياناً غير صحيح .

٢- والثاني ، أن يترتب على ذلك ضرر بالمؤمن يتمثل في التقليل من فكرة الخطر المضمون أو تغيير حقيقته .

١٨٧ – (١) سكوت المستأمن أو تقديمه بياناً غير صحيح :

يشترط لإبطال التأمين أن يسكت المستأمن عما يلزم بيانه أو يقدم بياناً غير صحيح .

والسكوت أو الكتمان هو عدم ذكر واقعة أو ملابسة يلزم بيانها ، كأن يغفل

المستأمن أن البضاعة المؤمن عليها شحنت علـــى ســطح الــسفينة ، أو أن البضاعة قابلة للتلف ، أو لا يذكر العدد الحقيقي للطرود التي تتكــون منهــا البضاعة المموّن عليها ، أو عدم ذكر أن البضاعة قــد صـــدرت بالمخالفــة للقوانين الجمركية من بلد المصدر .

والبيان غير الصحيح أو التــصريح الكـــاذب Fausse declaration هــو الإدلاء بواقعة على خلاف الحقيقة ، كأن يذكر أن البضاعة مشحونة في عنابر السفينة في حين أنها مشحونة على سطحها .

وتعرض المادة ٢٩٧ للإختلاف بين وثيقة التأمين وسند الشحن . والواقع أن المستأمن أما أن يغفل ذكر بيانات سند الشحن فيكون ما صدر منه ســكوتا أو كتمانا ، وإما أن يذكرها على خلاف الواقع فيكون قد قدم بياناً غير صـــحيح(أنظر قرار محكمة إستئناف بيروت الأولى رقم ٥٦٣ تاريخ ١١-٤-١٩٦٨) .

١٨٨- (٢) ضرر لا حق بالمؤمن – التقليل من فكرة الخطر المضمون :

على أن كل سكوت أو بيان غير صحيح من جانب المــستأمن لا يــستتبع إبطال العقد إلا إذا كان من شأنه ، التقليل من فكرة الخطر ، أي تقدير المؤمن الخطر بأقل من حقيقته ، وفي هذا ضرر يلحق بالمؤمن بسبب خطأ المستأمن . وبعبارة أخرى يجب أن يؤدي السكوت أو البيان غير الصحيح إلى اعتقــاد المؤمن أن الخطر المضمون أقل مما هو في الحقيقة ، إذا يتعذر على المؤمن في هذه الحالة أن يحدد الخطر المضمون بدقة وأن يطالــب بقــسط يتناســب معه .

وعلى المؤمن إثبات الضرر اللاحق به تطبيقا للقواعد العامة . فعليه أ، يثبت أن الكتمان أو التصريح الكاذب قد غير فكرته عن الخطر ، بمعنى أنه يجــب أن تتوافر علاقة السببية بين الكتمان أو التصريح الكاذب وإبرام العقد . وهذه مسالة واقعية يقدرها قاضي الموضوع (نقض فرنسي ٨-٥-١٩٥٣ دالــوز الأسبوعي ١٩٥٣-٣٧٨) .

وعلى هذا فالسكوت أو البيان غير الصحيح ولو كان بسوء نية لا يؤدي إلى الإبطال إذا لم يكن له أثر في تقدير الخطر . فإذا ذكر في وثيقة التأمين أن البضاعة المؤمن عليها مشحونة على سطح السفينة وقت التأمين في حين أنها لم تشحن إلا فيما بعد ، فلا يحق للمؤمن أن يتمسك ببطلان التأمين لتقديم بيان غير صحيح ، لأن هذا البيان لا أثر له على فكرة الخطر (إستئناف مصري مختلط ٢-٢-١٨٨٩ بلتان س ١ ص ٣٧٧) . وكذلك لا محل للدفع ببطلان التأمين لتقديم بيان غير صحيح إذا وقع المستأمن عقد التأمين بعنوان شركة غير موجودة ، وثبت أن المستأمن يستعمل هذا العنوان عادة في كل معاملاته قبل التأمين وأن هذا البيان لم يدرج بقصد اغتصاب ثقة المؤمن وأنه ليس من شأنه تغيير فكرة المؤمن عن الخطر المضمون (إستئناف مصري مختلط ١٧-٢-١٨٩٢ بلتان ص ٤ ص ١١٠) .

١٨٩ – أمثلة السكوت أو البيان غير الصحيح الذي يستتبع البطلان :

وتقدير ما إذا كان للسكوت أو للبيان غير الصحيح أثر في فكرة المؤمن عن الخطر المضمون من عدمه مما يستقل به قاضي الموضوع بلا رقابة عليه من محكمة النقض في ذلك .

وبوجه عام يعد من البيانات الهامة التي يتعين على المستأمن أن يدلي بها في حالة التأمين على السفينة لتأثيرها في فكرة الخطر المضمون إسم السفينة ، وجنسيتها ، ودرجتها ، وعمرها ، وحمولتها ، وقوتها المحركة ، وما إذا كانت شراعية أم تسير بمحرك ميكانيكي . والأضرار السابقة التي أصابتها إذا لم تكن هذه الأضرار قد أصلحت بعد أو كان من شأنها رغم إصلاحها تغيير فكرة المؤمن عن الخطر ، ونوع الملاحة التي تقوم بها ، والرحلة المقررة وتاريخها .

ولكن لا يلزم المستأمن ببيان الشروط المعتادة للرحلة والتي لا تهم المؤمن كإسم الربان ، عدد أفراد الطاقم . كما لا يلزم المستأمن ببيان الموانئ التي

ترسو عليها السفن عادة .

وفي حالة التأمين على البضاعة يلزم المستأمن ببيان طبيعة البضاعة ومصدرها وما إذا كانت قابلة للتلف أو النقصان بطبيعتها . وكمية البضاعة وقيمتها ، وكيفية تغليفها (إستئناف بيروت المدنية الثانية قرار رقم ٥٤٨ تاريخ ١٢-١٠-٦٧ مجموعة اجتهادات حاتم ج ٧٣ ص ٦٣ رقم ١) ، وتاريخ شحن البضاعة ، وقضى بأن كتمان مصدر البضاعة ووزنها وحالتها مما يخدع المؤمن ويخفف في نظره مخاطر الضمان ، ويؤدي إلى بطلان عقد التأمين (تمييز لبناني ٢٣-٤-١٩٥٨ النشرة القضائية ١٩٥٨-٣٦٢) .

ولا يلزم المستأمن ببيان طريقة رص البضاعة إذا تم الرص بالطرق المعتادة . ومع ذلك إذا شحنت البضاعة على سطح السفينة فيجب بيان ذلك للمؤمن .

ويعد سكوتا من المستأمن إذ أغفل بيان أن السفينة الناقلة قد سافرت فعلاً بالبضاعة حقاً أن في مقدور المؤمن أ، يستعلم عن تاريخ سفر السفينة ، ولكن إذا أدخل المستأمن في ورع المؤمن أن البضاعة لم تشحن بعد وقت التوقيع على الوثيقة ، فإن هذا يعد سكوتا مبطلا للتأمين .

ويعتبر سكوتا من المستأمن إذا ذكر أن الرحلة البحرية محددة وفقاً لخط سير ثابت مع أن سند الشحن الذي وقع عليه يجيز للناقل الرسو في أي ميناء ولو كان خارجا عن خط السير المحدد ، وحكم بأي يتعين مرفأ الشحن وتعيين مرفأ التفريغ يشكلان عنصرين أساسين لتقدير الأخطار . بمعنى أن وثيقة التأ/ين تكون باطلة إذا كانت السفرة التي قامت بها السفينة الناقلة أطول من السفرة المحددة في وثيقة التأمين ، بحيث أن المستأمن يكون قد أخل بالإلتزامات الملقاة على عاتقه (بداية بيروت التجارية ٦-٧-١٩٦٨ مجموعة حاتم ج ٦٣٥ ص ٥٢ ف عقد تأمين معقود على صفقة أغنام مشحونة من مرفأ بلغاري لنقلها إلى بيروت وشحنت الأغنام من مرفأ روماني أبعد من

المرفأ البلغاري مما يجعلها عضة للأخطار في البحر الأسود) .

ويراعي أن الخطأ في ذكر إسم السفينة التي تنقل عليها البضاعة قد يستتبع البطلان وقد لا يؤدي إليه حسب الظروف والأحوال .

١٩٠- ولما كان عقد إعادة التأمين هو عقد تأمين يقوم فيه المؤمن المباشر بدور المستأمن ويقوم فيه معيد التأمين بدور المؤمن ويخضع لنفس القواعد التي يخضع لها عقد التأمين البحري فإن المؤمن المباشر يلتزم بالتصريح الصحيح لمعيد التأمين بكل ظروف الخطر ، ويكون عقد إعادة التأمين باطلاً في حالة سكوت المؤمن المباشر أو تقديمه بياناً كاذبا عن الخطر المضمون إذا كان من شأن ذلك التأثير في فكرة الخطر .

ولا شك أن سعر قسط التأمين الأصلي هو أحد الظروف التي يمكن أن تؤثر في فكرة الخطر . فإذا كان قسط التأمين أقل من قسط إعادة التامين فعلى المؤمن المباشر أن يعلم ذلك لمعيد التأمين ، إذا أن ذلك يكشف عن جسامة الخطر . كما يجب الإعلان أيضاً في إعادة التأمين عن تاريخ التأمين الأصلي إذا مضت مدة طويلة بين إبرام هذا التأمين وطلب إعادة التأمين .

١٩١ – التقدير الشخصي من المستأمن أو من الغير للخطر :

ولا يلزم المستأمن بيان فكرته الخاصة عن أهمية الأخطار ومداها ، لأنه ليس للمؤمن أن يسلّم برأي المستأمن ، كما أنه ليس في الإمكان التحقق من صدق هذا البيان .

وقد أثير التساؤل عما إذا كان يجب على المستأمن أن يخبر المؤمن بأنه عرض التأمين على مؤمن أخر فرفض التعاقد ، والإجابة على هذا التساؤل يجب أن يكون بالنفي إذا أن رفض المؤمن السابق لا يثبت لزاماً أن الخطر سئ ، بل هو يثبت فقط فكرة هذا المؤمن عن الخطر ولكنه لا يغير من حقيقته . ومن ثم لا يوجد أدنى سبب إلزام المستأمن بأن يصرح بالمحاولات غير المجدية التي قام بها لدى مؤمنين آخرين بقصد الحصول على الضمان .

١٩٢ – الوقائع التي يطلب المؤمن بيانها صراحة :

تتضمن وثائق التأمين عادة الوقائع والظروف التي يلزم المستأمن ببيانها في شكل أسئلة يجيب عليها المستأمن . وفي هذه الحالة يكون كل سكوت أن بيان غير صحيح عن أحد هذه الوقائع مبطلا للعقد ، ما لم يثبت المستأمن أن السكوت أو البيان غير الصحيح لم يكن له أثر على فكرة المؤمن عن الخطر.

على أن الإجابة الصحيحة والكاملة على أسئلة المؤمن لا تعفي المستأمن من بيان الوقائع والظروف الأخرى المعروفة لديه التي قد تؤثر في فكرة المؤمن عن الخطر ، رغم عدم ورودها في قائمة الأسئلة .

١٩٣ – التأمين لحساب الغير :

إذا كان التأمين معقودا بواسطة شخص آخر ، فإن الكتمان أو البيان الكاذب يقوم ويتوافر إذا كان الوكيل أو الوكيل بالعمولة وكذلك الموكل ، قد سكتوا عن الوقائع المعروفة لديهم أو قدموا عنها بياناً غير صحيح . فالموكل الذي أصدر أمراً إلى وكيله بالتامين ، ثم علم بعد ذلك بواقعة أو ظرف يمكن أن يؤثر في فكرة الخطر ، يجب عليه أن يخطر وكيله بذلك على وجه السرعة ولو ببرقية .

وفي التأمين لمصلحة الغير يجب الإعتداد فقط بالكتمان أو التصريح الكاذب المنسوب لموقع وثيقة التأمين ، لأن المستفيد ليس طرفاً في عقد التأمين . بيد أنه يجوز للمؤمن أن يقع ببطلان العقد تأسيساً على الكتمان أو التصريح الكاذب تجاه المستفيد من العقد ، كما يجوز له ذلك تجاه موقع الوثيقة نفسه (م ٣٠٩ فقرة ٢ بحري لبناني) .

١٩٤ـ الوقائع المعروفة للمؤمن :

ويلاحظ أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يكون مبدلا للعقد إلا إذا تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها إلا عن طريق المستأمن نفسه . فإذا كانت الوقائع والظروف معروفة للمؤمن أو معروفة للكافة ومفروضا معرفتها من المؤمن ، أو إذا كان في مقدور المؤمن أن يتحرى عنها بنفسه . فلا يعد

السكوت عنها أو تقديم بيان غير صحيح بشأنها مبطلا للتأمين . إذا أن المؤمن مخطئا لعدم معرفة هذه الوقائع أو لعدم تحريه عنها ، وخطؤه في هذا يجب خطأ المستأمن .

وعلى هذا فليس للمؤمن أن يطالب بالبطلان إذا كان الكتمان يتعلق بواقعة سبق التصريح بها في وثيقة تأمين سابقة لدى نفس المؤمن . وإذا أمن على بضاعة مرسلة إلى بلد في حالة حرب . فلا يلزم المستأمن ببيان هذه الواقعة ، إذا أ،ها معروفة للجميع ويفترض معرفة للمؤمن بها . وإذا أمن على البضاعة وسلم سند الشحن للمؤمن ، فلا يحق له أن يتضرر من سكوت المستأمن عن بيان طبيعة البضاعة . ولا يعتبر سكوتا من المستأمن عدم بيان درجة السفينة المؤمن عليها إذا كانت مقيدة لدى إحدى هيئات تصنيف السفن ، إذا في ميسور المؤمن معرفة هذه الدرجة بالرجوع إلى سجلات الهيئة . وكذلك لا يعد سكوتا عدم ذكر الرهون التي ترد على السفينة ، لأن في الإمكان معرفتها بالإطلاع على سجل السفن ، ما لم تلزم وثيقة التأمين المستأمن ببيان هذه الرهون .

ومع ذلك فإن المؤمن لا يفترض علمه إلا بالوقائع والظروف ذات الطابع العام ليس بالظروف الخاصة بالتأمين الذي يطلبه المستأمن .

١٩٥ـ حسن نية المستأمن أو سوء نيته :

ويعتبر سكوت المستأمن أو تقديمه بياناً غير صحيح مبطلا لعقد التأمين إذا كان من شأنه تغيير فكرة المؤمن عن الخطر المضمون ، بصرف النظر عما إذا كان المستأمن حسن النية أو سيئها .

فلا يشترط إذن أن يعلم المستأمن بالواقعة التي سكت عنها أو قدم عنها بياناً غير صحيح ، بل يكفي أن يكون واجبا عليه أن يعلم بها أو كان في إمكانه أن يعلم بها . فهو مسئول عن إهماله إذا كان من شأنه أن يمنع المؤمن من تكوين فكرة دقيقة عن الخطر ومداه ولو لم يكن مبعثه الغش أو التدليس ، حتى في حالة إنتفاء نية الإحتيال ، كما تقول المادة ٢٩٧ .

على أن بطلان التأمين ولو كان المستأمن حسن النية حكم يتسم بالقسوة والصرامة ، وكان الواجب قصر البطلان على الحالة التي يكون فيها المستأمن سئ النية .

بيد أنه لا يمكن مساءلة المستأمن عن عدم بيان واقعة يجهلها جهلا تاماً ويكون معذورا في جهلها . وتطبيقا لذلك حكم بأنه إذا وضع الربان البضاعة المشروط وضعها في العنابر على سطح السفينة خلافاً للإتفاق (دون أن يبلغ الشاحن بهذا التغيير حتى يتمكن هذا الأخير من إعطاء تصريح به للمؤمن ، فلا يكون الشاحن قد أرتكب أي كتمان أو تقصير تجاه المؤمن (تمييز لبناني ١٦-٥-١٩٦٣ مجموعة حاتم ج٥٣ ص ٦٠ رقم ٢) . كما قضى بأن البيان غير الصحيح عن درجة السفينة لا يبطل العقد إذا كان المستأمن قد تقدم به وفق استعلام من ممثل هيئة تصنيف السفن (بوردو ٢٦-٣-١٩٢٣ ، دور ٣-٤١٤) وأنه لا يعتبر سكوتا من المستأمن عدم بيانه صعوبات التفريغ التي يمكن أن تعرض في ميناء الوصول (مرسيليا ٢٤-١-١٩٦٣ دور ١٩٣٦-١٦٩) .

١٩٦- وإذا كان سوء نية المستأمن أو حسن نيته لا أثر له عند إبطال عقد التأمين ، فلا يهم كذلك ما إذا كان للسكوت أو البيان غير الصحيح تأثير في الضرر الذي لحق الشئ المؤمن عليه ، والفقرة الثانية من المادة ٢٩٧ صريحة في هذا الشأن إذا تنص على ما يأتي ، ويبطل الضمان حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والإختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو يكون في هلاك الشئ المضمون . وتقول المادة ٣٤٧ فقرة ٢ بحري مصري (ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عن تقديم البيان أي علاقة بالضرر الذي لحق الشئ المؤمن عليه) .

فلو فرض أن المستأمن لم يذكر أن البضاعة المؤمن عليها قابلة للتلف بطبيعتها أو أنها شحنت على سطح السفينة ، ثم غرقت السفينة بشحنتها بسبب

عاصفة ، فإنه يحق للمؤمن مع ذلك طلب إبطال العقد ، ويمتنع على المستأمن الاحتجاج بأن السكوت عن بيان طبيعة البضاعة أو عن شحنها على سطح السفينة لم يكن له أدنى أثر في وقوع الحادث .

١٩٧ – الوقائع اللاحقة لإبرام العقد :

وإذا كان الأصل أن السكوت أو البيان غير الصحيح لا يستتبع إبطال عقد التأمين إلا إذا كان بصدد واقعة سابقة على إبرامه . فإن المادة ٢٩٨ بحري لبناني تفرض على المستأمن أن يبلغ إلى المؤمن تحت طائلة الجزاء نفسه الوقائع اللاحقة للعقد والتي قد تعدل فكرة الخطر عند المؤمن . ومن ثم يلزم المستأمن ببيان الظروف التي تطرأ أثناء سريان العقد ويكون من شأنها زيادة المخاطر التي يتحملها المؤمن ، حتى يتمكن هذا الأخير من إتخاذ التدابير المناسبة كإعادة التأمين أو طلب زيادة القسط مثلاً ، وإلا جاز للمؤمن طلب إبطال العقد .

ويفسر هذا الحكم بأن البطلان الذي تقرره المادة ٢٩٧ لا يقوم على عيب في رضاء المؤمن ، وإلا لما كان للسكوت اللاحق على إبرام العقد أثر في صحته ، وإنما هو جزاء خاص على إخلال المستأمن بإلتزامه بإعلان المؤمن عن كل ما يحيط بالخطر. وهذا الإلتزام يظل قائما طيلة الفترة التي يسري فيها العقد .

على أن من يؤسس البطلان على عيب في رضاء المؤمن لا يعتد بالسكوت أو التصريح الكاذب عن الوقائع اللاحقة لإبرام العقد ، إذا أن التصريح بالظروف الخاصة التي من شأنها التأثير في فكرة الخطر هو شرط إبرام العقد ، فإذا أبرم العقد صحيحاً فلا أثر للوقائع اللاحقة على صحته . ويرى الفقه الفرنسي ذلك(ليون كان ورينوج ٦ رقم ١٤٤٨ ، دانجون ج٤ رقم ١٣٧٧) .

علة أن القضاء الفرنسي بوجه عام يرى أن عقد التأمين يكون قابلا للإبطال إذا أغفل المستأمن خلال العقد أن يكشف للمؤمن عن واقعة من شأ،ها أ، تؤثر على الخطر (نقض فرنسي ٤-٧-١٨٧٧ سيري ١٨٨٩-١-٢٦٠ دلوز

١٨٨٧-١-٢٤١) . ووفقاً لهذا القضاء فإن البطلان مؤسس على فكرة الخطأ فيجب أن ينطبق طوال سريان عقد التأمين ، إذا أنه هذا العقد مستمر ينشئ علاقات مستمرة متتابعة .

١٩٨ـ أثار البطلان :

إذا حصل سكوت من المستأمن عما يلزم بيانه أو تصريح منه بخلاف الواقع يوجب نقصان الخطر المضمون ، كان عقد التأمين باطلاً .

وهذا البطلان نسبي مقرر لمصلحة المؤمن فقط . فليس للمستأمن أن يتمسك به ، ويمتنع على المحكمة أو تقضي به من تلقاء نفسها . ويزول الحق في إبطال العقد بالإجازة الصريحة أو الضمنية . وتعتبر أجازة ضمنية للعقد تحصيل المؤمن أقساط التأمين يعد علمه بالسكوت أو بعدم صحة البيان ، أو قيمه بدفع مبلغ التأمين مع علمه بالسكوت .

ويجوز للمستأمن أن يخبر المؤمن بالكتمان أو التصريح الكاذب الذي صدر منه وقت إبرام العقد وأن يطلب منه إتخاذ موقف محدد نحو إبطال العقد أو الإبقاء عليه . ويخلص هذا الحل من حسن النية الذي يجب أن يسود العقد . وإذا أبطل العقد ، أعيد المتعاقدان إلى الحالة التي كانا عليها قبل العقد فيتحرر المؤمن من إلتزامه بدفع مبلغ التأمين . ولكنه يظل محتفظا بالحق في كامل القسط إذا أثبت سوء النية من جانب المستأمن ، وتنصف القسط إذا أنتفى سوء النية (م ٢٩٧ فقرة ٣ بحري لبناني) .

هذا ويمكن إعتبار المستأمن مرتكبا لجريمة النصب أو الإحتيال إذا صدرت منه طرق إحتيالية ، وقد يعد مرتكبا لجريمة التزوير أو إستعمال أوراق مزورة إذا قدم أورقا مزورة دعما لبياناته غير الصحيحة .

الفرع الثالث

الإلتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن [1]

١٩٩ـ عقد التأمين :

شأنه في ذلك شأن باقي العقود يجب تنفيذه بطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية وما تقضي به الأمانة والثقة في المعاملات . ويتفرع على ذلك إلتزام المستأمن بأنه يتصرف تصرف الشخص ليقظ كما لو يكن ثمة تأمين وأن يحافظ على مصالح المؤمن .

ويتضمن الإلتزام العام بالمحافظة على مصالح المؤمن جملة إلتزامات هي :

١- الإلتزام بأخطار المؤمن بزيادة الأخطار .

٢- الإلتزام بإبلاغ المؤمن بالحادث .

٣ - الإلتزام بالتخفيف من أثار الحادث .

٤- الإلتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه .

٥- الإلتزام بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير مسئول .

٢٠٠ - الإلتزام بالأخطار بزيادة الأخطار :

يلتزم المستأمن - وفقاً لنص المادة ٣٤٨ فقرة ١ بحري مصري - بأن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحمله المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها . فإذا لم يتم الإخطار في هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد . والفسخ هو التعبير المناسب ، إذا أن جزاء الإخلال بإلتزام تعاقدي هو فسخ العقد تطبيقا للقواعد العامة ، وليس البطلان .

ثم تميز المادة ٣٤٨ فقرة ٢ بحري مصري بين حالتين :

---

(1) م ٢٧٨ كويتي ، م ٢٥٢ بحري قطري ، م ٢٥٣ بحري بحريني ، م ٣٥١ بحري عماني ، م ٣٠٨ بحري ليبي ، م ٣٠٨ بحري أردني .

أ- حالة ما إذا تبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المستأمن . وفي هذه الحالة يبقى التأمين سارياً مقابل زيادة في قسط التأمين . مثل ذلك إطالة مدة سريان الأخطار من جراء إزدحام الميناء المقصود أو التأخير أو غير المنسوب للمستأمن في موانئ الإرساء السابقة .

حالة ما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المستأمن ، وفي هذه الحالة يجوز للمؤمن خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ الإخطار بزيادة الخطر ، أو يختار بين فسخ العقد مع إحتفاظه بقسط التأمين أو الإبقاء على العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر .

على أنه إذا كان إزدياد المخاطر نتيجة مباشرة لحادث بحري يسأل عنه المؤمن فلا محل لفسخ عقد التأمين ، وكذلك الحكم إذا كان تشديد المخاطر غير مقصود . وقضي بأنه إذا أخترق الربان الحصر البحري المضروب على ساحل بغير قصد وتأخرت السفينة بضعة أيام نتيجة مباشرة لأسرها ، فلا يعد هذا تشديدا ف المخاطر يجيز فسخ التأمين (إستئناف مصري مختلط ١٢-١-١٩٢٠ بلتان س ٢٢ ص ١١٤) .

ويذهب القضاء أحياناً إلى إعتبار تعديل المخاطر سكوتا يستتبع تطبيق حكم المادة ٢٩٧ بحري لبناني (أنظر ما سبق رقم ٢٠١) .

٢٠١ – إبلاغ المؤمن بالحوادث :

يلتزم المستأمن بإبلاغ المؤمن بكل حادثة من شأنها أن تجعل المؤمن مسئولاً في ظرف ثلاثة أيام من ورود الخبر إليه (م ٣٠٥ فقرة ١ بحري لبناني) وذلك حتى يتمكن المؤمن من تبين الظروف التي تحقق فيها الخطر قبل أن تتغير وألتحق من طبيعة الأضرار التي تنتج عنه ولا يلزم في الإبلاغ شكل معين . ومن الحكمة أن يكون الإبلاغ بكتاب مضمون تيسيرا للإثبات ودفعا للمنازعات .

على أنه ليس من الضروري أن يكون وقوع الحادث أكيدا حتى يلتزم

المستأمن بإبلاغ المؤمن عنه ، بل يكفي أن يكون من شأن المعلومات التي وصلت إلى المستأمن أن تجعل الحادث ظاهر الوقوع .

وينحصر إلتزام المستأمن في الإبلاغ في ظرف ثلاثة أيام من ورود الخبر إليه ولكن لا يلزم أن يصل البلاغ إلى المؤمن في هذه المدة .

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ إلتزامه ، فلا يستتبع ذلك فسخ العقد ، بل مسئولية المستأمن عن تعويض الضرر اللاحق بالمؤمن من جراء ذلك (إستئناف مصري مختلط ١٤-١-١٩٤٠ بلتان س ٥٢ ص ٢٤١) . ولذلك فإن إهمال المستأمن في القيام بالإبلاغ لا يستتبع مسئوليته إذا لم يترتب على ذلك ضرر للمؤمن . ويذهب القضاء إلى عدم الإعتداد بالتأخير في الإبلاغ إذا لم يثبت المؤمن أنه لو أخطر بالحادث في المهلة المحددة لكان من المؤكد أن ينجح في منع الضرر أو التخفيف منه (قرار تحكيم ١٦ مارس ١٩٣٢ دور ٢٨ ص ١٢١) .

وتتضمن وثائق التأمين عادة شرطاً يلزم المستأمن بالإبلاغ خلال زمن وجيز من وقوع الحادث ، وإلا سقط حقه في الرجوع على المؤمن . وهذا الشرط صحيح تطبيقا للحرية التعاقدية .

٢٠٢- التخفيف من آثار الحادث .

يلتزم المستأمن بأن يخفف من آثار الحادث في حالة وقوعه . ويقوم هذا الإلتزام على أن المستأمن يكون موجوداً عادة في محل الحادث بشخصه أو بواسطة تابعيه فهو أقدر من المؤمن على إتخاذ التدابير الأولية المناسبة للتخفيف من آثار الحادث وبالتالي من إلتزامات المؤمن . ويعتبر المستأمن عند إتخاذه التدابير وكيلاً عن المؤمن يعمل لمصلحة المؤمن وحده .

وعلى هذا يلتزم المستأمن بإنقاذ الأشياء المؤمن عليها الغارقة بقدر ما يكون ذلك في إستطاعته ، وأن يقطر السفينة المؤمن عليها عند الاقتضاء . وأن يأمر بالإصلاحات الوقتية ، وأن يقوم بتفريغ البضائع من السفينة وتخزينها

وإعادة شحنها .

وفي ذلك تنص المادة ٣٠٥ فقرة ٢ بحري لبناني ، وعليه أي على المستأمن أن يلطف بقدر الإمكان من تأثير الخطر وأن يتخذ كل التـدابير الواقيـة وأن يشرف على أعمال إنقاذ الأشياء المضمونة أو أن يجري هذه الأعمال ..) كما تنص المادة ٣٦٣ بحري مصري على أن (على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في أستطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها) .

وحثا للمستأمن على تنفيذ هذا الإلتزام نصت المادة ٣٠٦ بحري لبناني على أن المستأمن الذي يعمل على إنقاذ الأشياء المؤمن عليها يحتفظ بحقوقـه فـي التعويض والترك ، وأن له الحق في إسترداد نفقاته بناء على مجـرد تأكيـده دون الإخلال بحق المؤمن في إثبات الغش . على أن هذا الإسترداد لا يقتصر فقط على نفقات الإنقاذ بل يشمل أيضاً كافة المصروفات التي نفقها المـستأمن بقصد التخفيف من آثار الحادث .

وقد قضي بأنه إذا طلبت شركة التأمين من المستأمن أن يتوجه مـع أحـد مندوبيها إلى مصر لأجل البحث في حادث غرق السفينة ، فإن تذكرة الـسفر تكون على عاتق شركة التأمين استنادا إلى حكم المادة ٣٠٦ (تميز لبناني ٢٠ -١٠-١٩٦٦ مجموعة حاتم ج ٦٧ ص ٥٤ رقم ١) .

ولا يجوز الإتفاق على إعفاء المستأمن من هذا الإلتزام ، لمخالفة ذلك للنظام العام . كما أن حق المستأمن من إسترداد النفقات متعلق بالنظام العام ، ولذلك يقع باطلاً الشرط الذي يحرم المستأمن من إسترداد النفقات .

وإذا لم يقم المستأمن بتنفيذ هذا الإلتزام ، فإنه يكون مسئولاً عـن تعـويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب ذلك ، ولكنه لا يفقد حقه في التعـويض أو الترك (م ٣٦٣ بحري مصري) .

٢٠٣ـ إثبات الأضرار :

يلتزم المستأمن بإثبات الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه . وتقتضي الحكمة إجراء ذلك بحضور المؤمن ووكلائه . وتعرض المادة ٣٠٧ بحري لبناني لهذا الإلتزام فيما يتعلق بالتأمين على البضائع بقولها ، على المتسلمين receptionnaires أن يتصلوا بعملاء الضامنين (المؤمنين) أو بوكلائهم المذكورين في الوثيقة إذا وجدوا وإلا فبالسلطة المحلية المختصة لأجل الكشف عن الهلكات والخسائر البحرية تحت طائلة عدم قبول الدعوى) وتضيف الفقرة الثانية من نفس المادة ما يأتي (وعليهم أيضاً تحت طائلة الجزاء نفسه أن يتموا إجراء هذا الكشوف بمهلة ثمانية أيام تلي اليوم الذي يضع فيه الناقل البضاعة تحت تصرفهم أو تصرف ممثليهم أو وكلائهم على أن لا تتجاوز هذه المهلة ثلاثين يوماً إبتداء من تاريخ وصول البضاعة إلى المحل المقصود) .

والمقصود من حكم هذه المادة هو تنظيم إجراءات معينة لإثبات الأضرار اللاحقة بالبضائع المؤمن عليها منعا للجدل الذي يمكن أن يثار حول حصول الأضرار وسببها وطبيعتها ومقدارها . ويترتب على عدم مراعاة هذه الإجراءات في الميعاد المقرر لها عدم قبول الدعوى المرفوعة على المؤمن . ولكن ليس للمؤمن أن يطالب بعدم قبول الدعوى في الحالات التي تكون فيها الأضرار اللاحقة بالأشياء المؤمن عليها ثابتة ثبوتا أكيدا عن طريق سلطة تتمتع بالصفة الرسمية والخبرة الواسعة كمصلحة الجمارك (الحاكم المنفرد في بيروت ٣٠-١١-١٩٥٧ مجموعة حاتم ج ٣٤ ص ٧٢ رقم ٥ ، تمييز أولى رقم ٥٠ تاريخ ١٦-٥-١٩٦٣ النشرة ١٩٦٣-٦٦٥٠) .

ويلاحظ أن حكم المادة ٣٠٧ لا يتعلق بالنظام العام ، ومن ثم لا يجوز للمحكمة أن تحكم من تلقاء نفسها بعدم قبول الدعوى بالإستناد إليها ، وإنما يجب لتطبيقها أن يتذرع بها المؤمن (الحكم السابق) . ويجوز للمؤمن أن يتنازل صراحة أو ضمنا عن حق التذرع بحكم المادة ٣٠٧ تجارة بحرية (

إستئناف ١١٢١ تاريخ ٣١-١٠-١٩٦٦ مجموعة حاتم ج ١٩٧٢ ص ٦٢) .

ويلاحظ ثانيا أن حكم المادة ٣٠٧ لا يطبق إلا في حالة وصول البضاعة إلى المكان المقصود وتسليمها إلى المرسل إليه ومن ثم لا ينطبق هذا الحكم في حالة هلاك البضاعة هلاكاً كلياً إنتفاء الوصول والتسليم حينئذ ولأنه ضرر متميز يمكن إثباته بسهولة (تميز لبناني ١٣-١-١٩٦١مجموعة حاتم ج ٤٦ ص ٧٠ رقم ١) .

هذا وتحدد وثائق التأمين غالبا الطريقة التي يتم بها إثبات الأضرار . فهي تفرض على المستأمن الإتصال بخبير خسارة (مفوض عوار) معين إثبات الأضرار ، وتحدد المهلة التي يجب أن يتم فيها الإثبات تحت طائلة عدم قبول الدعوى ويحترم القضاء هذا الشرط إحتراما دقيقاً مع إستثناء حالة القوة القاهرة (مرسيليا التجارية ١٣ أبريل ١٩٤٨ DMF ١٩٤٩ ص ١٥٩ إستئناف باريس ٢٦ أكتوبر ١٩٥٣ DMF ١٩٥٤ ص١٤٧ ، دنكرك التجارية ٩ نوفمبر ١٥٣ DMF١٩٥٤ ص ٤٣٠) . وغالبا ما تعين الوثائق وكيل اللويدز في المكان الذي توجد فيه الأشياء المتضررة كخبير للخسارات ويعتبر وكيل الخسارات المعين في الوثيقة وكيلاً إتفاقيا للطرفين . وقد يعد أحياناً بمثابة وكيل عن المؤمن فلا يرتبط بتقريره سوى المؤمن دون المستأمن ، ويجوز للطرفين المناقصة في تقرير الخبير ، وللمحكمة الحق المطلق بتقدير ما ورد في تقريره (قرار محكمة التمييز رقم ٣٧ تاريخ ١٩-٢-٦٩ مجلة العدل عدد ٢ سنة ١٩٦٩-٢٥٤) .

ويلاحظ أخيرا أن نص المادة ٣٠٧ لا يترك للمستأمن الخيار بين الإتصال بوكلاء المؤمن المذكورين في وثيقة التأمين وبين تعيين خبير بواسطة القضاء لإثبات حالة البضاعة ، بل يحتم الإتصال أولا بوكلاء الشركة ، ولا يجيز طلب تعيين الخبير بواسطة القضاء إلا في حالة عدم وجود هؤلاء الوكلاء (تمييز لبناني ١٣-٥-١٩٦٥ مجموعة حاتم ج ٦٣ ص ٦٦ رقم ٤) .

٢٠٤ـ المحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول :

قد يقع الخطأ الحادث بخطأ من الغير كخطأ الناقل وكما هو الحال في التصادم بسبب الخطأ . ومتى حصل المستأمن على التعويض من المؤمن فليست له أدنى مصلحة في الرجوع على الغير المسئول . ولكن المؤمن الذي قام بدفع التعويض للمستأمن يحل محل المستأمن في حقوقه ودعاويه تجاه الغير المسئول عن الحادث (م ٣٦١ بحري لبناني ، ٣٧١ بحري مصري) ولذلك يلتزم المستأمن في حالة وقوع الحادث بخطأ الغير أن يتخذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوقه تجاه الغير المسئول حتى يتيسر للمؤمن الحلول محله فيها . وقد نصت على هذا الإلتزام المادة ٣٠٥ فقرة ٢ بحري لبناني إذا فرضت على المستأمن (أن يحفظ حق كل إدعاء على المسئولين من الغير) كما نصت عليه المادة ٣٦٣ بحري مصري .

فلو فرض أن التأمين كان ورادا على بضاعة ، فإنه يجب على المستأمن أن يحفظ حقه في الرجوع على الناقل المسئول توجيه تحفظات خطية عن هلاك البضاعة أو تلفها في المواعيد المقررة . فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهرا وجب على المستأمن أن يوجه إلى الناقل أو وكيله تحفظات خطية في ميناء التفريغ وفي وقت التسلم إلى أبعد حد أما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن تبلغ هذه التحفظات إلى الناقل خلال ثلاثة أيم بعد التسلم (م ٢١٥ بحري لبناني) .

ويلاحظ أن إلتزام المستأمن أنما يقتصر على إتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول . ولكن المستأمن لا يلتزم بإقامة الدعوى على الغير المسئول ، إذا أن هذا من اختصاص المؤمن شرط أن يقدم له المستأمن كافة المستندات والمساعدات اللازمة لإقامة الدعوى ومتابعتها ، وإلا لأنتفت الغاية الهامة من التأمين وهي توفير المشقات على المستأمن لتحصيل التعويض (إستئناف بيروت ١٧-٤-

١٩٥٦ النشرة القضائية ١٩٥٦-٤٧٧ ، محكمة التمييز ١٧-٧-١٩٦٨ مجلة العدل عدد ٢-١٩٦٩-ص١٩٢) .

ويتضمن واجب حفظ حقوق الإدعاء على المسئولين أن المستأمن لا يمكن أن يتنازل مسبقا عن الإدعاء على المسئولين عند تعاقده معهم . ولكن ما هو الجزاء المترتب على عدم محافظة المستأمن على حق الرجوع على الغير المسئول عن الحادث ؟ وما الحكم إذا أصبح حلول المؤمن محل المستأمن متعذرا بسبب راجع إلى المستأمن ؟

قد يقال أن المؤمن يبرأ من إلتزامه بتعويض المستأمن تطبيقا للقاعدة التي تقضي ببراءة ذمة الكفيل بقدر ما أضاعه الدائن بخطئه من ضمانات (م ٧٨٤مدني مصري).

بيد أن هذا القول بعيد عن الصواب ، إذا أن المؤمن ليس كفيلا حتى يحق له التمسك بحكم هذه القاعدة . والراجح أن المستأمن يكون مسئولاً عن تعويض الضرر الذي ليحق المؤمن بسبب تقصيره (تميز لبناني ١٣-٥-١٩٦٥ مجموعة حاتم ج٦٣ ص ٦٥ رقم ٣) . وبهذا الحكم تأخذ المادة ٣٦٣ بحري مصري إذا تنص على أن المستأمن يكون مسئولاً عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ الإلتزام بإتخاذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول .

وقد لا يكون الرجوع على الغير أدنى فائدة ، كما في حالة الناقل الذي يتمتع بإعفاء من المسئولية ، وكما لوقع تصادم بين سفينتين مملوكتين لنفس المجهز . وحينئذ لا يحق للمؤمن أن يأخذ على المستأمن عدم قيامه بالمحافظة على حق الرجوع لإنتفاء الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب ذلك .

وقد قضي بأنه (إذا لم تحفظ المدعية لشركة الضمان ، عملاً بالمادة ٣٠٥ تجارة بحرية حق إقامة الدعوى ضد الشركة الناقلة ، ولم تقدم خلال مدة السنة المنصوص عليها في المادة ٢١٦ تجارة بحرية الدعوى ضد الشركة الناقلة ،

فتكون المدعية قد حرمت شركة الضمان من إمكانيــة إســترداد تعويــضات الضمان من الناقل ، وتكون المدعية ملزمة والحالة هذه بــأن تــدفع لــشركة الضمان تعويضا معادلا للتعويض المدعي به) (تمييز لبناني ١٣-٥-١٩٦٥ مشار إليه) . وهذا الحكم الذي يفرض على المستأمن قطع التقادم يتعــارض مع ما سبق أن قررناه من أن إقامة الدعوى من اختصاص المؤمن فلا يلومن إلا نفسه إذا تقادمت الدعوى . ولكن يلاحظ أن إقامة الدعوى القضائية ليــست هي الطريق الوحيد لقطع التقادم ، بل في مقدور المــستأمن أن يوجــه إلــى المسئول إنذارا ذا تاريخ ثابت بموجب كتاب مضمون فينقطع التقادم .

وغنى عن البيان أن للمؤمن نفسه إتخاذ الإجراءات المناسبة للمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسئول دون أ، يتضمن ذلك إقرار منه بالمسئولية

الفصل الخامس
إلتزامات المؤمن

٢٠٥- إلتزام المؤمن بدفع تعويض التأمين :

يتحمل المؤمن بمقتضى عقد التأمين بإلتزام رئيسي هو دفع التعويض في حدود مبلغ التأمين متى تحقق الخطر المضمون .

وليس من مصلحة المستأمن طلب فسخ العقد إذا رفض المؤمن الوفاء بالتعويض بيد أنه إذا أفلس المؤمن أو توقف عن الدفع ، جاز للمستأمن فسخ العقد بعد إنذار المؤمن بتقديم كفيل مقبول خلال أربع وعشرين ساعة (م ٣٠٢ فقرة ٣ بحري لبناني) . ومبنى هذا الحكم أن إفلاس المؤمن أو توقفه عن الدفع ينتقص من حق المستأمن في إستيفاء تعويض التأمين عند إستحقاقه .

وقد رأينا أن المؤمن يلتزم أيضاً برد النفقات التي أنفقها المستأمن للتخفيف من آثار الحادث ، حتى ولو كانت هذه النفقات مضافة لمقدار التعويض تجاوز مبلغ التأمين.

٢٠٦- دعوى الخسارة ودعوى الترك:

وللمستأمن دعوتان للحصول على تعويض التأمين:

١- دعوى الخسارة Action D,avarie وهي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين ، ويجوز للمستأمن أن يستعمل هذه الدعوى في كل المخاطر أياً كانت أهميتها .

٢- دعوى الترك Action en delaissement وهي طريق إستثنائي محض خاص بالقانون البحري لا يجوز للمستأمن إستعماله إلا بالنسبة إلى بعض المخاطر المعروفة بالمخاطر الجسيمة أو البالغة ، وبمقتضاه يحصل المستأمن على مبلغ التأمين كاملاً في نظير أن يترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن .

وفي ذلك تقول المادة ٣٤٩ بحري لبناني (يتحتم مبدئيا علـــى المـــضمون (المستأمن) أني قيم دعوى الخسارة البحرية على الضامن (المؤمن) . لكن له في حالة حدوث طوارئ من التي تدعى بالغة أن يترك للضمان الشئ المؤمن وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي) .

كما تنص المادة ٣٦٤ بحري مصري جديد (تـــسوى الأضـــرار بطريـــق التعويض إلا إذا أختار المؤمن له ترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي يجيز له الإيقاف إتباع هذه الطريقة) .

الفرع الأول
دعوى الخسارة

٢٠٧ – دعوى الخسارة هي الدعوى التي يرجع بها المستأمن على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين . ورغم إستعمال عبارة (الدعوى) فإن التسوية قد تكون ودية . وهي لا تكون قضائية إلا إذا لم يقبل المستأمن التسوية التي يعرضها المؤمن .

وتثير دعوى الخسارة بعض صعوبات تتعلق بتقدير التعويض وكيفية إستعمال هذه الدعوى .

المبحث الأول
تقدير التعويض

٢٠٨ـ تقدير التعويض في التأمين على السفينة :

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المستأمن لدرء الضرر أو للتخفيف من أثره ، فلا صعوبة في الأمر، إذا يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين .

فعلى المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في الخسارات المشتركة ومصروفات الإنقاذ بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن أ، وجدت (م ٣٦٦ بحري مصري),. وإذا كانت النفقات المدفوعة من الخسائر المشتركة فيجب أن يحسم منها الحصة التي يحصل عليها المجهز المستأمن من الشاحنين (م ٣٥١ بحري لبناني) . وإذا هلكت السفينة هلاكاً كلياً ، قدر التعويض على أساس قيمة السفينة المبينة في الوثيقة أو قيمة السفينة في يوم إبتداء الأخطار أي في بداية السفر (م ٣١٤ فقرة ٢ بحري لبناني) . ويجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض عند الإقتضاء (م ٣٥٥ فقرة ١ بحري لبناني) . ومن النادر أن بسوي

التعويض في هذه الحالة بطريق الخسارة بل الغالب أن يلجأ المستأمن إلى الترك كما سيأتي .

وإذا أصيبت السفينة بأضرار يلزم إصلاحها ، قدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة ، وتثبت هذه النفقات بقوائم الحساب أي بالفواتير المدفوعة (م ٣٥٢ بحري لبناني) .

ويجب أن يحسم من نفقات الإصلاح فرق التجديد (م ٣٥٥ فقرة ٢ بحري) ، كما إذا أستبدل بجزء السفينة القديم جزء آخر جديد ، حتى لا يجني المستأمن ربحاً من التأمين . ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين ، وهو يتفاوت حسب عمر السفينة فإذا كانت قديمة جدا فإنها تفيد كثيراً من الإصلاح ، أما إذا كانت حديثة جدا لم يمض عليها أكثر من سنة فلا محل للحسم إذا ليس ثمة فرق بين القديم والجديد .

وليس للمستأمن أن يطالب المؤمن بالتعويض عما اصب السفينة بسبب الإصلاح من نقض قيمتها التجارية ، أو عن تعطيل السفينة خلال مدة الإصلاح ، أو عن أي سبب آخر سواء أكان على سبيل الخسارة الخاصة أم المشتركة (م ٣٥٢ فقرة ١ بحري لبناني ، ٣٨١ بحري مصري) .

ويجوز للمؤمن أن يفرض تنفيذ الإصلاح عن طريق المناقصة العلنية أو الظرف المختوم . وذلك تلافيا للمبالغات في نفقات الإصلاح ودرءا للغش المحتمل وإذا خالف المستأمن ذلك فيخصم ٢٥% من مجموع مبلغ الإصلاح (م ٣٥٢ فقرة ٢و٣ بحري لبناني) . وهذه النسبة هي تقدير جزافي للتخفيض الذي كان يمكن الحصول عليه عن طريق المناقصة .

وتكون أغنية البحارة وأجرهم على عاتق المؤمن خلال الفترة بين تاريخ تنظيم دفتر الشروط وتاريخ المنقاصة على أن لا تجاوز هذه المهلة الثلاثة أيام ، كما يقف سريان أقساط التأمين المعقود لأجل معين خلال المدة ذاتها (م ٣٥٣ بحري لبناني . وهذا الحكم إستثناء من مبدأ عدم ضمان المؤمن لتعط

السفينة خلال مدة الإصلاح وكذلك عدم ضمان المؤمن لنفقات التجهيز وتدخل فيها أغذية البحارة وأجورهم .

وقد يدعو الحال خلال البطريق إلى القيام بإصلاحات وقتية حتى يتسنى للسفينة متابعة رحلتها . وقد تكون نفقات هذه الإصلاحات في ميناء الإرساء الوقتي باهظة . ولذلك فإن وثيقة التأمين على السفينة وكذلك القانون ينصان على بضعة تدابير تهدف إلى تقييد حق الربان في القيام بإصلاحات .

فلا يجوز للربان تصفيح السفينة أو ترميم قسمها الأسفل في مرفأ الإرساء الوقتي إذا ارتأى الخبراء أن بالإمكان تأجيل الإنفاق لوقت أكثر ملاءمة . وعلى الربان أيضاً قبل إجراء الإصلاحات في مرفأ الإرساء الوقتي أن يستشير وكيل المؤمن إذا وجد وإلا فقنصل لبنان ، وإذا كانت هذه الإصلاحات متعذرة أو باهظة النفقة في هذا المرفأ ، فعلى الربان أن لا يجري فيه إلا الإصلاحات متعذرة أو باهظة النفقة في هذا المرفأ ، فعلى الربان أن لا يجري فيه إلا الإصلاحات التي لا غنى عنها ، وللمؤمن أن يرسل السفينة إلى خير مرفأ يمكن إجراء الإصلاحات فيه مع إقتصاد في النفقة ، وتقطر السفينة إلى هذا المرفأ عند الإقتضاء (م ٣٥٤ بحري لبناني) .

وبعبارة أخرى فإن نفقات الإصلاح ليست هي الضرر الوحيد الذي يلحق المستأمن بسبب الحادث ، بل أن المؤمن يحتمل أيضاً نفقات الإصلاحات الوقتية التي يضطر إليها الربان خلال السفر لتمكين السفينة من متابعة السفر إلى الميناء الذي يمكن فيه إجراء الإصلاح مع إقتصاد في النفقة . وقد ينفق الربان في هذا السبيل نفقات متعددة كنفقات تفريغ البضاعة وتخزينها وإعادة شحنها ونفقات القطر والإرشاد ورسوم الموانئ ... الخ وكل هذه النفقات هي نتائج مباشرة للحادث فيتحملها المؤمن .

هذا وقد تباع السفينة المتضررة دون إصلاحها ، وكما في الحالة التي يكون فيها نفقات الإصلاح لا تتناسب مع القيمة الحقيقية للسفينة ، وحينئذ يكون

التعويض هو الفرق بين ثمن البيع وقيمة السفينة سليمة . هي قيمة السفينة في يوم إبتداء الأخطار أي في بداية السفر مع حسم نفقات التجهيز أو القيمة المتفق عليها . ولا يجوز الإلتجاء إلى بيع السفينة إلا بموافقة المستأمن ، فيما عدا البيع بناء على طلب أحد الدائنين . فليس للمؤمن الحق في إكراه المستأمن على بيع سفينته .

٢٠٩ـ تقدير التعويض في التأمين على البضائع :

لا صعوبة في الأمر إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المستأمن . ولا صعوبة في الأمر أيضاً إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً . إذا أن للمستأمن المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين . ويجب أن يحسم من مقدار التعويض النفقات التي اقتصدت بسبب الحادث كأجرة النقل والرسوم الجمركية ، إذا أن المستأمن يعفي من دفعها بسبب هلاك البضائع .

٢١٠ – تقدير التعويض في حالة تلف البضاعة :

وإذا تلفت البضاعة فقط ، فإنها تباع عادة عند الوصول بالمزاد العلني ، ويبين الثمن المنخفض الخسارة اللاحقة بالمستأمن .

وهناك طريقتان لتسوية هذه الخسارة : التسوية بالفرق من جهة ، والتسوية بالنسبة من جهة أخرى .

أما التسوية بالفرق reglement par difference فتنحصر في تحديد قيمة البضاعة إن وصلت سليمة في يوم التفريغ ثم تحديد قيمتها تالفة . ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمستأمن . فإذا كانت قيمة البضاعة سليمة في يوم التفريغ ١٠٠٠.٠٠٠ ليرة وبيعت البضائع التالفة بمبلغ ٥٠٠.٠٠٠ ليرة فتكون الخسارة التي لحقت المستأمن هي نصف القيمة ويلتزم المؤمن بأن يدفع تعويضا قدره ٥٠٠.٠٠٠ ليرة .

على أن طريقة التسوية بالفرق تكون عادلة ومقبولة إذا كانت البضاعة تباع في يوم التفريغ ذاته . ولكن الغالب أن البضاعة لا تفرغ ولا تباع إلا بعد فترة

من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر ، وفي خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار إما بالإنخفاض أو بالإرتفاع ، بحيث يتحمل المؤمن إنخفاض سعر البضاعة أن يفيد على العكس من إرتفاعها . والتأمين عقد تعويض يجب أن يضمن الخسارة التي لحقت المستأمن من التلف المادي فحسب وليس من إنخفاض الأسعار .

ولذلك أتبع العمل منذ مدة طويلة التسوية بالنسبة reglement par quatite فتؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة يوم البيع وقيمتها تالفة في يوم البيع ذاته ، ثم تطبق النسبة على القيمة المؤمن بها . وبهذه الطريقة يأخذ التقنين البحري اللبناني (م ٣٥٦) . وكذلك التقنين البحري المصري الجديد . فإذا تنص المادة ٣٩١ منه على أن (تقدر الخسائر إلي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد ، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التامين) .

ففي المثال السابق لو فرضنا أن البضاعة التالفة بيعت بمبلغ ٣٠٠.٠٠٠ ، وكان ثمن البضاعة سليمة يوم البيع ٨٠٠.٠٠٠ بسبب إنخفاض الأسعار ، فتكون نسبة الخسارة ٨/٣ وتطبق هذه النسبة على القيمة المؤمن بها وهو ١٠٠٠.٠٠٠ ، ويدفع المؤمن للمستأمن ٣٧٥٠٠٠ ليرة وهو يمثل الخسارة الحقيقية التي لحقته .

وطريقة التسوية بالنسبة أكثر دقة وأدنى إلى العدالة من طريقة التسوية بالفرق ، لذا يجب أن لا يكون لتقلب الأسعار تأثير في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن . ولا يكون حساب التعويض صحيحاً إلا إذا روعي تاريخ واحد لقيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة . أما أن يخذ رقمان للبيع في تاريخيين مختلفين ، ثمن البضاعة تالفة يوم البيع ، وثمن البضاعة سليمة يوم التفريغ ، فليس دقيقاً على الإطلاق .

وإذا أخذنا بطريقة التسوية بالنسبة . فإنه يثور التساؤل عما إذا كان يجب

الإعتداد بالقيمة القائمة للبضاعة أو قيمتها الصافية . فالمرسل إليه يتحمل نفقات تفريغ البضاعة والرسوم الجمركية المترتبة عليها . وإذا كانت التسوية حسب القيمة القائمة وجب الإعتداد بهذه النفقات عند الوصول . أما إذا كانت التسوية حسب القيمة الصافية وجب حسم هذه النفقات . وقد أخذ المشرع اللبناني (م ٣٥٦ بحري) بوجوب الإعتداد بقيمة البضاعة قائمة في ميناء الوصول بدون إسقاط نفقات التفريغ والرسوم الجمركية المترتبة عليها . وذلك لأن هذه النفقات يتحملها المستأمن في كل الأحوال حتى لو وصلت البضاعة سالمة وأنه بذلك يوضع في نفس المركز الذي كان يوجد فيه حال وصول البضاعة سالمة .

٢١١ـ المسموحات النسبية :

الأصل أن المؤمن يلتزم بتعويض الضرر الذي يلحق الشئ المؤمن عليه كاملاً أياً كان قدر هذا الضرر بشرط أن لا يجاوز مبلغ التأمين . على أن القانون يجيز إشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفي المؤمن من التعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالشئ المؤمن عليه قدرا معيناً (٥%) ويحسم من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر (م ٣٥٧ بحري لبناني) .

ونتص المادة ٣٦٠ من التقنين البحري المصري الجديد على أنه (يجوز الإتفاق على إعفاء المؤمن من التعويض ما لم يتفق على إستحقاقا التعويض كاملاً إذا جاوز الضرر حد الإعفاء حد الإعفاء) .

فلو فرض أن بضاعة مؤمن عليها بمبلغ ١٠٠٠.٠٠٠ ليرة مع مسموح قدره ٥% ثم أصابت البضاعة خسارة قدرها ٤٠٠٠٠ ليرة ، أمتنع على المستأمن المطالبة بقيمة هذه الخسارة . أما إذا بلغت الخسارة ٢٠٠٠.٠٠٠ ليرة فلا يستحق المستأمن إلا ١٥٠.٠٠٠ ليرة .

ويسمي البعض هذه المسموحات بالمسموحات النسبية Franchises

tantiemes تمييزا لها عن المسموحات أو الإعفاءات المتعلقة بالأخطار Franchises de risques والتي تكلمنا عنها فيما سبق .

والحكمة من المسموحات النسبية هي تفادي المطالبات قليلة الأهمية ، وحث المستأمن على العناية والمحافظة على الشئ المؤمن عليه نظراً لتحمله نصيبا معيناً من الخسارة ، وإيجاد التوازن بين الخسارة المضمونة والقسط المدفوع .

ويلاحظ أن وثيقة اللويدز لا تغطي البضائع إلا بمسموح نسبي يحسم من التعويض عندما يجاوز الضرر حد المسموح . ووفقاً لهذه الوثيقة ينطبق مسموح قدره ٥% على السكر والدخان والصوف والجلود ، ومسموح قدر ٣% على البضائع الأخرى . على أن المسوح لا ينطبق يف حالة المخاطر الجسيمة ولا في حالة جنوح الفينة أو غرقها أو احتراقها . ويرد شرط المسموح في أسفل وثيقة اللويدز مسبوقا بعبارة N.P ويسمي Memorandum .

٢١٢ – المسموحات وعجز الطريق :

وفي الحالات التي يصاب فيها الشئ المؤمن عليه بالنقص العادي أثناء الطريق أي عجز الطريق يجب أن يحسب المسموح بعد استتزال عجز الطريق (م ٣٦٠ فقرة ٢ بحري مصري ، ٣٥٨ بحري لبناني) .

والعلة من هذا الحل واضحة . إذا أن المسموح يهدف إلى إعفاء المؤمن من تعويض الأضرار التي تقع على عاتقه في حدود المسوح . وهذا ليس الحال يما يتعلق بالأضرار التي تقع على عاتقه في حدود المسموح . وهذا ليس الحال فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن عجز الطريق العادي ، إذا أن هذه الأضرار ناشئة عن عيب خاص في الشئ المؤمن عليه مما يقع على عاتق المستأمن .

ومن المسلم به عدم تطبيق المسموح على النفقات التي يدفعها المستأمن لمنع الضرر أو للتخفيف من أثره ، إذا أن هذه الأضرار إنما تتم لحساب المؤمن ،

وخصم المسموح منها غير مبرر .

٢١٣ – التسوية بالمجموعات :

بيد أن لنظام المسوحات في التأمين على البضاعة عيباً يتضح من المثل الأتي : لنفرض أن بضاعة قيمتها ١٠٠٠٠٠٠ ليرة موزعة على عشر مجموعات متساوية أمن عليها بقيمتها مع مسموح إتفاقي قدره ١٠% ، ثم فقدت إحدى هذه المجموعات وقيمتها ١٠٠٠٠٠ ليرة ، فإن للمؤمن أن يدفع بعدم قبول دعوى المستأمن لأن الضرر لم يتجاوز ١٠٠٠٠٠ ليرة مقدار المسموح .

ودرءا لهذا العيب يتفق في الوثيقة على حساب المسموح لا بالنسبة إلى القيمة الإجمالية للبضاعة المؤمن عليها ، بل بالنسبة إلى كل مجموعة منها على حدة . ففي المثال السابق يجوز دفع الدعوى إذا جاوزت الخسارة اللاحقة بالمجموعة الواحدة ١٠٠٠٠٠ ليرة . ويعرف هذه الطريقة بطريقة (التسوية بالمجموعات Reglement par series) . وهي تؤدي إلى تقسيم التأمين إلى عدة تأمينات متميزة مع تحديد مبلغ تأمين خاص لكل منها .

المبحث الثاني
إستعمال دعوى الخسارة

٢١٤ –الإثبات الذي يلتزم به المستأمن :

يجب على المستأمن الذي يطالب المؤمن بالتعويض أن يثبت أمورا أربعة : الحق في التأمين ، ومصلحته في المحافظة على الشئ المؤمن عليه ، والتعرض للخطر ، والحادث أو تحقق الخطر المضمون .

٢١٥ – (١) إثبات الحق في التأمين :

يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت حقه في التأمين . فإذا كان المطالب بالتعويض هو المستأمن الموقع على الوثيقة ، فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة نفسها ذاتها . ويخلص من تقديم الوثيقة إذا كانت الوثيقة لحاملها ، من التظهير إذا كانت الوثيقة للأمر . وإذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين ، فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشئ المؤمن عليه وقت الحادث . حقاً شخصياً ومباشرا تجاه المؤمن يتميز عن حق المستأمن الموقع على الوثيقة .

وفي حالة الوثيقة الأسمية ، يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت أن الوثيقة قد انتقلت بمقتضى إجراءات حوالة الحق ، أو أن ملكية السفينة قد انتقلت إلية بمقتضى إجراءات حوالة الحق ، أو أن ملكية السفينة قد انتقلت إليه أو أجرت إليه غير مجهزة إذا أن التأمين يستمر بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أخطاراً المؤمن بذلك خلالا خمسة عشر يوماً من تاريخ إنتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار (م ٣٨٥ بحري مصري) .

٢١٦ـ (٢) إثبات المصلحة في المحافظة على الشئ المؤمن عليه :

ويجب على المطالب أن يثبت أيضاً مصلحته وقت الحادث في المحافظة على الشئ المؤمن عليه . ولا تكفي صفته كمستأمن موقع على الوثيقة ولا حيازة الوثيقة لإثبات هذه المصلحة . فقد تكون لموقع الوثيقة مصلحة في المحافظة على الشئ المؤمن عليه وقت إبرام العقد ، ثم يفقد هذه المصلحة قبل

وقوع الحادث . وبالمثل فإن حائز الوثيقة أو المستفيد من التـأمين لمـصلحة الغير قد لا تكون له وقت الحادث أية مصلحة في المحافظـة علـى الأشـياء المؤمن عليها التي كانت له في وقت معين .

فالمستأمن الذي يدعي مصلحة في المحافظة على الأشياء المـؤمن عليهـا استنادا إلى حق الملكية ، عليه أن يثبت صفته كمالك .

وإثبات ملكية المستأمن للسفينة يتم بتقديم سند ملكية السفينة أو بسند التمليك الذي يسلمه رئيس الميناء مالك السفينة بعد تسجيلها في سجل الـسفن (م ٣٥ بحري لبناني) ويلاحظ أن حيازة المستأمن للسفينة بصفته مالكاً يعـد أيـضاً قرينة على حقه في الملكية .

وإثبات ملكية البضائع يتم بتقديم عقد البيع ، والفواتير المثبتة للشراء ، وسند الشحن .وسند الشحن هو طريق الإثبات العادي لملكية البضائع المؤمن عليها .

ويتفق عادة في العمل على افتراض وجود مصلحة في التأمين لدى المطالب بالتعويض سواء أكان هو الموقع على الوثيقة أو مجرد حامل للوثيقة . وهـذا الشرط صحيح . والمؤمن الذي يقع عليه إثبات إنتفاء المصلحة في التـأمين ، لا يمكن أن يقتصر على إثبات أن المطالب بالتعويض ليـست لـه مـصلحة شخصية في التأمين ، بل يجب عليه أن يثبت أن هذه المطالب بالتعويض لـم يتلق أيضاً وكالة في تحصيل التعويض لحساب صاحب المصلحة الحقيقي .

٢١٧ – (٣) إثبات التعرض للخطر :

ويجب على المستأمن أن يثبت تعرض الأشياء المـؤمن عليهـا للأخطـار المبينة في الوثيقة . ويخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة مـن دفتـر يومية السفينة أن بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك ، ومن المعلومـات المنشورة في الصحف . أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية . ويتم عادة بسندات الشحن . ويكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات ، حتى يقيم المؤمن الدليل على

العكس بكافة طرق الإثبات ، وليس في حجية سند الشحن في مواجهة المؤمن رغم أنه لم يكن موقعا عليه إي إستثناء . فإذا كـان صـحيحاً أن الإتفاقـات تقتصر حجيتها على عاقديها ولا حجية لها إزاء الغير . فمـن الثابـت فـأن التصرف ولو كان محررا في سند عادي قد يصلح إثباتاً إزاء الغير بإعتبـاره واقعة مادية .

وإذا تضمن سند الشحن شروطاً لا تحدد البضائع على وجه الدقـة كـشرط الجهل بالوزن أو الكمية أو أن بيانات الشاحن غير معتمدة ، فلا يكفي للإثبات تجاه المؤمن . ويجب الإلتجاء إلى طـرق إثبـات أخـرى كبيـان الحمولـة (المانيفستو) وإيصالات سداد الرسوم الجمركية . ولما كـان المـر يتعلـق بواقعة مادية فإن جميع طرق الإثبات تكون مقبولة .

٢١٨ – (٤) إثبات الحادث :

وعلى المستأمن أن يثبت الحادث أو تحقق الخطر المضمون بكافـة طـرق الإثبات ويحصل هذا الإثبات عملاً بدفتر يومية السفينة (م١١٥ بحري لبناني) . وبالتقرير البحري للربان (م ١٢٤ بحري لبناني) .

ويجب على المستأمن أن يثبت أن الحادث الذي يطال بالتعويض عنه قد وقع في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين .

ويجب الاعتداد بالوقت الذي وقع فيه الحادث وليس الوقت الذي ظهرت فيه آثار الحادث ، لإعتبار المؤمن مسئولاً عن الحادث . فإذا وقع الحادث وتحقق الخطر خلال الزمن الذي يسري فيه التأمين . فإن المؤمن يلزم بالتعويض عنه ، ولو كان الضرر لم يظهر إلا بعد إنقضاء زمن التأمين . فلو كان الحريـق مثلاً قد بدأ في السفينة خلال سريان التأمين دون أن يلحظه أحد) ولكنـه لـم ينتشر إلا بعد إنتهاء مدة سريان التأمين ، فإن للمستأمن الحق فـي المطالبـة بالتعويض . وبالمثل فإن الأضرار التي تظهر خلال سريان التأمين ولكنهـا نشأت عن خطر تحقق قبل التأمين ، فإنها تظل خلال سريان التأمين ، ولكنها

نشأت عن خطر تحقق قبل التأمين ، فإنها تظل على عاتق المستأمن .

وفي التأمين الشامل لجميع الأخطار يكفي المستأمن إثبات الضرر اللاحق ، وأنه وقع في الزمان والمكان اللذين يسري فيهما التأمين . وللمـؤمن إذًا أراد أن يدرأ مسئوليته أن يثبت أن الضرر إنما يرجع إلى خطر مستبعد في الوثيقة أما في التأمين مع شرط عدم ضمان الخسائر الخاصة ، فيجب على المستأمن إثبات أن الحادث إنما يرجع إلى أحد الأسباب المحددة في الوثيقة .

٢١٩ – التسوية المؤقتة :

يجب على المستأمن أن يعلن المؤمن بالأوراق المثبتة للحادث والتعـرض للأخطار في ظرف ثلاثة أيام من وقوع الحادث (م ٣٠٥ بحري لبناني) .

ويجوز للمؤمن إقامة الدليل على نفي ما هو بتلك الأوراق . على أن المؤمن يحتاج عادة إلى بعض الوقت للتحقق من صحة البيانات الواردة بهذه الأوراق وتقديم الدليل العكسي عليها . ولم يشأ المشرع اللبناني أن يظل المستأمن في انتظار فحص المؤمن للأوراق ، فنصت المادة ٣٦٠ من القـانون البحـري اللبناني على أنه يجوز للمحكمة التي ترفع إليها دعوى الخسارة أن تحكم على المؤمن مؤقتا بدفع مبلغ التأمين بشرط أن يؤدي المستأمن كفيلا بالدفع يـسقط تعهده بعد إنقضاء سنتين في حال عدم الملاحقة وكذلك في حالة وقوع التسوية بطريق الترك

٢٢٠ – الوفاء بالتعويض :

نص القانون اللبناني على ميعاد الوفاء بالتعويض ، إذا يجب أن يدفع نقـدا بعد ثلاثين يوماً من تقديم المستأمن للأوراق المثبتة للهلاك أو التلف (م ٣٥٩) . وقد تقضي وثائق التأمين بالمقاصة بين التعويض والأقساط التـي لا تـزال مستحقة على المستأمن .

ويلاحظ أن القواعد العامة تقضي بأنه إذا كان الشئ المؤمن عليـه مـثقلا بإمتياز أو رهن ، أنتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمـؤمن بمقتـضى

عقد التأمين تطبيقا لمبدأ الحلول العيني . ولكن الشارع البحري أستبعد تعويض التأمين من ضمان الدائن الممتاز أو الدائن المرتهن للسفينة . ولكنه أجاز أن يتضمن عقد الرهن البحري تفويضا صريحاً للدائن المرتهن باستيفاء دينه من تعويض التأمين بشرط قبول المؤمن لذلك أو إبلاغه به (م ٦٥ فقرة ٤ بحري لبناني) .

٢٢١ـ حلول المؤمن في حقوق المستأمن :

متى قام المؤمن بدفع تعويض التأمين للمستأمن ، فهل يحل بما دفعه من تعويض في حقوق المستأمن والدعاوى التي تكون للمستأمن تجاه من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسئولية المؤمن ؟

وتعرض المسألة في حالتين : الأولى إذا ضحى بالشئ المؤمن عليه في سبيل السلامة العامة . فإن للمستأمن دعوى الإشتراك في الخسارة المشتركة . والثانية إذا هلك الشئ المؤمن عليه أو تلف بسبب خطأ الغير كما في حالة التصادم بسبب الخطأ وكما في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بخطأ الناقل ، فإن للمستأمن دعوى المسئولية تجاه المتسبب في التصادم أو تجاه الناقل .

ويمتنع على المستأمن أن يجمع بين دعوى الإشتراك في الخسارة المشتركة أو دعوى المسئولية وبين دعوى الخسارة الناشئة عن عقد التأمين ، حتى لا يحقق ربحاً وإثراء يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين . ومن غير المقبول أيضاً أن يبرأ للغير من إلتزاماته بسبب قيام الدائن بالتأمين فمن العدل والحال كذلك أن يفيد المؤمن من دعاوي المستأمن وحقوقه تجاه الغير . ولكنْ كيف يمكن تفسير إنتقال حقوق المستأمن إلى المؤمن ؟

وقد يقال بأن عقد التأمين يتضمن إلتزاماً على عاتق المستأمن بحوالة حقوقه ودعاويه إلى المؤمن ، وأن الحوالة تنشأ ضمنا من واقعة حصول المستأمن على التعويض من المؤمن ولكن يعيب هذا التفسير أنه لا بد من إتباع إجراء حوالة الحق وهي قبول الغير المسئول لهذه الحوالة أو إبلاغه بها .

ولذلك جرى العرف البحري من قديم على حلول المؤمن في الحقوق والدعاوى التي تكون للمستأمن تجاه الغير . ويأخذ بهذا الحل القانون الإنجليزي للتأمين البحري (م ٧٩) ، والقانون الفرنسي للتأمين البحري الصادر سنة ١٩٦٧(م ٣٣) كما تنص عليه صراحة المادة ٣٦١ بحري لبناني بقولها (إذا ألزم الضامن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعتهما على شخص ثالث أن يمارس حقوق المضمون الذي عوضه وأن يرفع دعاويه) . وتنص عليه أيضاً المادة ٣٧١ من التقنين البحري المصري الجديد ١٩٩٠ بقولها (يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض الذي دفعه) . وتنص وثائق التأمين عادة على حلول المؤمن محل المستأمن في الحقوق والدعاوى التي تكون للأخير تجاه الغير .

ويجب أن لا يؤخذ إصطلاح الحلول Subrogation هذا بمعناه الحرفي . ذلك أن الحلول يقتضي أن يكون مصدر إلتزام كل من الموفي والمدين متحدا وسببهما مشتركا كأن يكون مدينين متضامنين أو أن يكون أحدهما مديناً والآخر كفيلا وهو ما لا يتوافر في حالتنا هذا ، فإذا أن مصدر إلتزام المؤمن هو عقد التأمين ، في حين أن مصدر مسئولية الغير هو الفعل الضار ، كما أن الحلول لا يكون إلا حيث يوفي شخص دين غيره (م ٣٢٦ فقرة ١ مدني مصري) . وواضح أن المؤمن إذا يقوم بالوفاء بتعويض التأمين لا يوفي دينا في ذمة الغير وإنما يوفي دينه الشخصي الذي ترتب في ذمته هو بموجب عقد التأمين . وإنما يتعلق الأمر في الواقع بحوالة حق قانونية Cessionl Legale للحقوق من المستأمن إلى المؤمن تماثل الحوالة الإختيارية في طبيعتها وآثارها وإن كانت معفاة من إجراءاتها .

ولما كان الحلول يفترض الوفاء ، فإنه يشترط أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمستأمن ، وإلا كانت دعوى المؤمن على من أحدث الضرر غير

مقبولة .

ولما كان رجوع المؤمن على الغير المسئول مبناه الحلول ، فإنه تترتب على ذلك النتائج الآتية :

١- أن المؤمن لا يلزم بإبلاغ حقه للغير المسئول أو للحصول على قبولـــه لجعله نافذاً في مواجهته.

٢- متى حل المؤمن محل المستأمن في حقوقه ، أمكن للغير المـــسئول أن يحتج في مواجهته بالدفوع التي تكون له تجاه المستأمن ومن ثم يجوز للناقــل أن يتمسك في مواجهة مؤمن البضاعة بشروط الإعفاء من المسئولية الــواردة في ند الشحن متى كانت صحيحة جائزة .

٣- أن للمؤمن أن يأخذ على المستأمن عدم محافظته على حقه في الرجوع على الغير للمسئول ، ويكون المستأمن مسئولاً عن تعويض الــضرر الــذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره .

٤- في حالة الوفاء الجزئي لأن تعويض التأمين مثلاً لا يجيــز الــضرر بأكمله ما يتعين معه رفع دعوى المسئولية للوصول إلى التعويض الكامل فإن المؤمن لا يتزاحم مع المستأمن مقدماً على المؤمن .

٢٢٢ـ إنتفاء حق المؤمن في الرجوع المباشر على الغير المسئول :

وأثير التساؤل عما إذا كان للمؤمن ، بجانب الدعوى الناشئة عن حلوله محل المـــستأمن ، دعـــوى مباشـــرة بإســـمه الخـــاص علـــى الغيـــر المـــسئول فذهب البعض إلى أن للمؤمن هذا الحق إستنادا إلى أحكام المسئولية التقصيرية إذا أن هناك خطأ من الغير وضررا لحق المؤمن بسبب هذا الخطأ .

بيد أنه يؤخذ على هذا الرأي أنه ليس ثمة علاقة سببية مباشرة بـــين خطـــأ الغير والضرر اللاحق بالمؤمن . وأن قيام المؤمن بتعويض المستأمن لـــيس نتيجة مباشرة لخطأ الغير بل هو تنفي لإلتزام تعاقدي تحمله بمقتــضى عقــد التأمين . ولذلك فأننا نرجح الرأي القائل بحرمان المؤمن من حـــق الرجـــوع

المباشر على الغير المسئول .

٢٢٣ – عدم جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسئولية :

وأثير البحث أيضاً عما إذا كان يجو للمستأمن الذي حصل على تعويض التأمين أن يرجع مع ذلك على الغير المسئول .

فذهب البعض إلى جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسئولية لأنه لا يقبل من الغير المسئول أن يحتج بعقد التأمين الذي لم يكن طرفاً فيه للتهرب من مسئوليته ، ولأن أساس تعويض التأمين هو عقد التأمين فلا يمكن أن يمس حق المستأمن تجاه الغير المسئول والناشئ عن فعله الضار .

بيد أن الراجح هو أنه لا يقبل من المستأمن أن يجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسئولية ، وأن يقيم الدعوى على الغير المسئول بعد أن حصل على تعويض التأمين وحل المؤمن محله قانونا في الدعاوي التي تكون له تجاه الغير المسئول . ذلك لأن الضرر وقد زال بقبض التعويض من المؤمن ، فقد أنتفت مصلحة المستأمن في الرجوع على الغير المسئول ، والدعوى بغير مصلحة فضلاً عن أن حصول المستأمن على التعويض مرة ثانية يحقق له إثراء وربحا يتنافى مع مبدأ التعويض في التأمين .

ولو فرضنا العكس وأن المستأمن رجع على الغير المسئول أولا وحصل منه على تعويض الضرر المؤمن بتعويض الضرر ، لزوال الضرر بقبض التعويض من الغير المسئول .

ولو فرض أن المستأمن رفع الدعوى على الغير المسئول ثم استوفى التعويض من المؤمن خلال سير الدعوى ، فليس له أن يستمر في هذه الدعوى ، بل يحل المؤمن محله فيها ، ويصدر الحكم فيها لصالح المؤمن وحده .

٢٢٤ – تقادم الدعوى :

تنص المادة ٣٨٠ بحري لبناني على ما يأتي (يسقط بحكم مرور الزمن بعد

سنتين من تاريخ إستحقاق الدين كل الدعاوي المتفرعة عن عقد الضمان خلا الدعاوي التي يقرر لها القانون مهلة أكثر ما لم يثبت المدعي أنه كان يستحيل عليه رفع الدعوى .

ويسرى هذا التقادم من تاريخ إستحقاق الدين أي من تاريخ الحادث الذي تتولد عنه الدعوى . ولا يجوز تقصير مدة التقادم بمقتضى شرط في الوثيقة لمخالفة ذلك للنظام العام (م ٩٨٦ موجبات وعقود ، وبداية بيروت ١٠-٥-١٩٤٩ مجموعة حاتم ج٣ ص ٦٩ رقم ٢).

ويخضع هذا التقادم للأحكام العامة المتعلقة بوقف التقادم وإنقطاعه والمبينة في قانون الموجبات . وتفريعا على ذلك بوقف سريان التقادم إذا وجد مانع يستحيل معه على المستأمن رفع الدعوى ، كما إذا استحال عليه أن يتسلم المستندات المثبتة لهلاك الشئ المؤمن عليه أو تلفه . وينقطع التقادم بالإنذار الموجه بكتاب مضمون من المستأمن إلى المؤمن يطالبه فيه بالتعويض ، لأنه من قبيل المطالبة القضائية ذات التاريخ الصحيح (م ٣٥٧ فقرة ١ موجبات وعقود) .

ويلاحظ أن التقادم المنصوص عليه في المادة ٣٨٠ بحري شامل لكل الدعاوي المتفرعة عن عقد التأمين بما فيها الدعاوي المتعلقة بدفع الأقساط أو بإسترداد بعضها (تمييز لبناني ٢١-٦-١٩٦٣ مجموعة حاتم ج ٥٥ ص ٦٣ رقم ٢) .

٢٢٥ – هذا وتنص المادة ٣٧٢ من التقنين البحري المصري الجديد على ما يأتي :

(أ) من تاريخ إستحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به .

(ب) من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالسفينة .

(ج) من تاريخ وصول السفينة أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه ، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق البضائع ، أما إذا كان

الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخيين سرت المدة من تاريخ وقوع الحادث .

(د) من تاريخ وقوع الحادث ، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك تسري المدة من تاريخ إنقضاء هذه المهلة .

(هـ) من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى الإسهام في الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ .

(و) من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير .

(٢) وتنقضي بمضي سنتين دعوى إسترداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين ، وتبدأ هذه المدة من تاريخ الوفاء بغير المستحق) .

(٣) وفي جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار ، وذلك بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني [1] .

ويلاحظ أن المادة ٢٦٩ من التقنين البحري المصري الملغي كانت تنص على تقادم كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين البحري بعد مضي خمس سنين من تاريخ العقد . والنص على بدء سريان التقادم من تاريخ العقد غير منطقي ، لأن المستأمن لا يستحق التعويض ولا ينشأ له الحق في رفع الدعوى إلا إذا تحقق الخطر .

---

(1) م ٢٦٥ وما بعدها بحري قطري ، م ٢٦٦ وما بعدها بحري بحريني ، م ٣٦٤ وما بعدها بحري عماني ، م ٣٨٣ وما بعدها بحري ليبي ، م ٣٨٣ بحري أردني ، م ٣٠٠ بحري كويتي .

الفرع الثاني
الترك

٢٢٦ـ تعريفه وطابعه الإستثنائي :

دعوى الخسارة هي الدعوى العادية التي يلجأ إليها المستأمن للحسم على تعويض الضرر الذي لحقه . بيد أن للمستأمن في الأحوال التي يصاد فيها الشئ المؤمن عليه بمخاطر جسيمة بالغة أن يستعمل حق الترك ، وبمقتضاه ويطالب المستأمن بدفع كامل مبلغ التأمين في مقابل أن يتخلى عن ملكية الشئ المؤمن عليه للمؤمن (م ٣٦٢ بحري لبناني) . ويسمى الترك بالإنجليزية Abandonnement وبالفرنسية Delaissement .

والترك طريق إستثنائي محض لا يستعمل إلا في أحوال المخاطر الجسيمة . على أن المستأمن ليس ملزما بالترك في هذه الأحوال ، بل إن له إذا شاء أن يرفع دعوى الخسارة البحرية على المؤمن . وله أن يختار بينهما حسبما تقتضيه مصلحته . أما في غير أحوال المخاطر الجسيمة أو البالغة فليس للمستأمن إلا دعوى الخسارة البحرية .

وفي ذلك تنص المادة ٣٤٩ بحري لبناني (يتحتم مبدئيا على المضمون أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على الضامن . ولكن له في حال حدوث طوارئ من التي تدعي بالغة أن يترك للضامن الشئ المضمون وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي) . كما تنص المادة ٣٥٠ بحري على أن (كل أضرار وهلكات لا تفسح مجالا للترك تعتبر خسائر بحرية ...) وتنص المادة ٣٦٤ بحري مصري ، تسوى الأضرار بطريقة التعويض إلا إذا أختار المؤمن له ترك الشئ المؤمن عليه للمؤمن في الأحوال التي يجيز له الإتفاق أو القانون إتباع هذه الطريقة).

والترك في نظام بحري أصيل خاص بالتأمين البحري وسبب خاص لنقل الملكية في القانون البحري ، ولا نظير له في التأمين البري . ومن هذا الوجه

تتجلى ذاتية التأمين البحري وإستغلاله بقواعده القانونية الخاصة عن غيره من أنواع التأمين الأخرى .

٢٢٧ـ الأصل التاريخي :

ويرجع الترك إلى العادات البحرية القديمة في العصور الوسطى ، فإذا أنقطعت أخبار السفينة تعذر على المستأمن الحصول على تعويض التأمين لعجزه عن إقامة الدليل على هلاكها . ولما كانت التجارة لا تتلاءم مع حالة قلق مستمرة ، لذلك جرت العادة على أن يعطي المستأمن التعويض الكامل نظير أن يترك للمؤمن حقوقه على السفينة ، حتى إذا ظهرت السفينة كانت ملكاً خاصاً للمؤمن. ثم جاء القانون الفرنسي سنة ١٦٨١ فأجاز الترك في حالة إنقطاع أخبار السفينة وفي حالات المخاطر الجسيمة أو البالغة التي تشكل هلاكاً كلياً حقيقيا أو حكميا . وقد سار التقنين التجاري الفرنسي فالتقنين البحري المصري فالتقنين البحري اللبناني على أموال القانون الفرنسي سالف الذكر .

٢٢٨ – مزايا الترك :

ولا يزال الترك محتفظا بفائدته في حالة إنقطاع أخبار السفينة وفي حالة الهلاك الحكمي المشبه بالهلاك الحقيقي إذا يحصل المستأمن على مبلغ التأمين بأكمله دون أن يلزم بإثبات هلاك السفينة في الحالة الأولى ، ومع أن الشئ لم يهلك هلاكاً تاماً في الحالة الثانية . على أن فائدته الرئيسية هي في تيسير تسوية تعويض التأمين بطريقة أبسط وأسرع من تسويته بطريق الخسارة ، إذا يكفي المستأمن أن يثبت توافر حالة من حالات الترك ويبدي رغبته في الترك حتى يحصل على التعويض المتفق عليه بالكامل دون خصم أية مسموحات .

ويلاحظ أن الترك ليس بأفضل للمستأمن دائما من دعوى الخسارة . فقد تكون مصلحة المستأمن في إستعمال دعوى الخسارة أكثر من إستعماله الترك . كما إذا كان المستأمن يستطيع أن يحصل من بيع الأشياء المتقدمة على ثمن

مرتفع إذا أضيف إلى مبلغ التعويض عن الضرر الفعلي فأنه يجـاوز مبلـغ التعويض الهلاك الكلي . وكذلك إذا قصد المستأمن الإحتفاظ بالسفينة المـؤمن عليها ورغب في إصلاحها والإستمرار في استثمارها .

٢٢٩ – تقسيم :

وتعرض لنا بصدد الترك مسائل أربع خاصة بحالات التـرك وإسـتعماله ، ومحله وآثاره . وسنعالجها تباعا فيما يلي .

المبحث الأول
حالات الترك

٢٣٠- الترك طريق إستثنائي لا يعمل به إلا في حالات المخاطر الكبرى أو الجسيمة البالغة Sinistres Majeurs . وقد حددت هذه الحالات المادة ٣٦٣ بحري لبناني بالنسبة للسفينة ، والمادة ٣٦٨ بالنسبة للبضائع . كما حددتها المادة ٣٨٣ بحري مصري جديد بالنسبة للسفينة ، والمادة ٣٩٢ بالنسبة للبضائع .

وبعض هذه الحالات هي حالات هلاك حقيقي للشئ المؤمن عليه البعض الآخر هي حالات هلاك حكمي أو مفترض ، أما لأن المستأمن قد حرم من حيازة الشئ المؤمن عليه مدة طويلة مما يعادل الهلاك أو فقد الملكية من الناحية التجارية ، أو لأن نطاق الهلاك أو التلف بلغ حدا كبيراً بحيث لا تكون للمستأمن مصلحة في الإحتفاظ بما بقي سليماً ، أو لأن نفقات إصلاح الضرر باهظة لا تتناسب مع قيمة الشئ المؤمن عليه .

ويلاحظ أن التعداد القانوني لحالات الترك ليس واردا على سبيل الإلزام . ولذلك فإن وثائق التأمين قد أحلت محله تعداد إتفاقيا ، بحيث لا يجوز التمسك بالتعداد القانوني إلا إذا لم توجد شروط مخالفة ارتضاءها المتعاقدان . ونستعرض فيما يلي الحالات التي يجوز فيها قانونا ترك السفينة المؤمن عليها ، والحالات التي جوز فيها قانونا ترك البضاعة المؤمن عليها .

أولا : حالات ترك السفينة المؤمن عليها [1].

٢٣١- تنص المادة ٣٦٣ بحري لبناني على أنه (لا يمكن تـرك الـسفينة المضمونة إلا في الحالات التالية : إنقطاع الأخبار ، إختفاء ، إتلاف كلـي ، عدم صلاح للملاحة بسبب حادث بحري قاهر شرط أن يكون في الأمر خطر يشملها الضمان . وفي حالة شمول الضمان لمخاطر الحرب : ضبط الـسفينة أو توقيفها بأمر من السلطة) . تنص المادة ٣٨٢ بحري مصري على حالات مماثلة لترك السفينة المؤمن عليها .

٢٣٢- (١) إنقطاع الأخبار :

إنقطاع الأخبار هو أقدم حالات الترك وأكثرها فائدة للمستأمن . فإذا لم يرد خبر عن السفينة خلال مدة معينة ، أفترض هلاكها ومن ثم يجوز للمستأمن أن يترك السفينة المؤمن عليها ويطالب بملغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزمـا بإثبات هلاك السفينة .

على أن انقطاع الأخبار لا يجيز الترك إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر على السفينة .

وقد نصت هذه المواعيد المادة ٣٦٤ بحري لبناني وهو تمييز بـين الـسفن التجارية والسفن الشراعية . فالسفن البخارية يجوز تركها إذا انقطعت أخبارها مدة أربعة أشهر . أما السفن الشراعية فيجوز تركها إذا انقطعت أخبارها مدة ستة أشهر ، عدا السفن الشراعية التي تعبـر رأس هـورن ورأس الرجـاء الصالح فتكون المدة بالنسبة إليها ثمانية أشهر . أما في انجلترا فيترك للقاضي تقدير ما إذا كان هلاك السفينة قد أضحى قريب الإحتمال (م ٥٨ من قـانون

---

(1) م ٢٧٧ بحري قطري ، م ٢٧٨ بحري بحريني ، م ٣٧٦ بحري عماني ، م ٣١١ بحري كـويتي ، م ٣٦٦ بحري أردني ، م ٣٦٦ بري ليبي ، م ٣٦٣ من نظام المحكمة التجارية السعودي .

التأمين البحري الإنجليزي الصادر سنة ١٩٠٦) .

ولقد أنقصت وثائق التأمين المواعيد القانونية نظر لقصر الرحلات البحرية وسرعة نقل الأخبار . واليوم عندما يمر شهران أو ثلاثة دون تسلم أي خبر عن السفينة ، فإن هلاكها يكاد يكون محققا . ولذلك فإن التقنين البحري المصري الجديد أجاز الترك إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة شهور بعد وصول آخر أنباء عنها (م ٣٨٣ج) . وتجيز بعض الوثائق الترك إذا قيدت السفينة مفقودة دون أخبار في سجل اللويدز .

ولا تعرض وثائق التامين لإنقطاع المواصلات الذي يحول دون وصول الأخبار ، ومع ذلك يمكن قبول وقف المواعيد في هذه الحالة تطبيقا للقواعد العامة في التقادم .

وتسري المواعيد المتقدمة من تاريخ تسلم آخر خبر عن السفينة ولو لم يصل إلى العلم الشخص للمستأمن (م ٣٦٤ فقرة ٢) أو من تاريخ قيام السفينة إذا لم يرد خبر عنها منذ قيامها .

ويجب على المستأمن أن يثبت أنه ظل بلا أخبار عن السفينة حتى إنقضاء المواعيد المحددة ، ولما كان هذا الإثبات مستحيلا عملاً فعلى المؤمن الإعتماد على ما يقدمه المستأمن من بيان في هذا الشأن ، على أن يكون له إثبات عدم صحة بيان المستأمن .

وإذا كان التأمين معقودا لمدة معينة ، وكان آخر خبر عن السفينة داخلا ضمن مدة سريان العقد ، أفترض وقوع هلاك السفينة في زمن التأمين (م ٣٦٥ بحري) وهذه القرنية قابلة للإثبات العكسي . بحيث يجوز للمؤمن أن يثبت أن هلاك السفينة وقع بعد إنقضاء زمن التأمين . بيد أن هذا الإثبات العكسي يكاد يكون مستحيلا في العمل ، إذا الفرض أنه لم يصل أي خبر عن السفينة .

على أن هذه القرينة القانونية على تحقق الخطر ووقع هلاك السفينة في زمن

التأمين قاصرة على التأمين المعقود لمدة معينة ، فهي لا تنطبق على التأمين بالرحلة ، لأن هذا التأمين لا ينقضي إلا بوصول السفينة إلى المكان المقصود .

ويمكن استظهار الشبه الواضح بين حالة إنقطاع أخبار السفينة وحالة الغائب أو المفقود في القانون المدني وهو من انقطعت أخباره ولم تعلم حياته من موته ويحكم بموته بعد إنقضاء مدة معينة وتوزع أمواله على ورثته . على أن هناك فارق بين الحالتين . فالقانون المدني يقيم نظاماً مؤقتا لحالة الغائب ، بحيث أن الغائب أو المفقود إذا عاد يسترد أمواله أو ما بقي منها . أما في حالة إنقطاع أخبار السفينة فإن هلاكها يعتبر نهائيا بعد إنقضاء مواعيد معينة بحيث أن عودة السفينة بعد ذلك لا تغير من مركز المستأمن .

٢٣٣ – (٢) الإختفاء والإتلاف الكلي للسفينة :

أختفاء السفينة Disparition هو فقدها فقدا كلياً يقوم بالدليل عليه ويتعين إثباته وهو ما يميز الإختفاء عن إنقطاع الأخبار الذي يقوم على قرينة الهلاك . ومثال الإختفاء أن تغرق السفينة من جراء عاصفة أو تصادم أو انفجار الآلات .

أما الإتلاف الكلي Destruction totale فيشمل جنوح السفينة مع كسر جزء رئيسي فيها يمنعها من متابعة السفر فتتحول إلى حطام . وقد عبر التقنين البحري المصري الجديد عن هاتين الحالتين ، بهلاك السفينة هلاكاً كلياً (م ٣٨٣ فقرة (١) – أ) .

وهناك فارق بين الإختفاء والإتلاف الكلي . ففي حالة الإختفاء تختفي السفينة تماماً في البحر بحيث لا يتخلف عنها أي حطام . أما في حالة الإتلاف الكلي فتتحول السفينة إلى حطام وتفقد صفتها كسفينة .

ويلاحظ أن الترك جائز حتى لو أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح (م ٣٧٧ بحري لبناني) . وذلك لأن الحق في الترك يثبت للمستأمن بمجرد

الغرق أو الجنوح . ولو لم يكن الترك جائزا في هذه الحالة ، لما بذل المستأمن جهده في الإنقاذ خشية فقد حقه في الترك .

٢٣٤ـ (٢) عدم الصلاحية للملاحة :

عدم الصلاحية للملاحة هو عدم قدرة السفينة على متابعة السفر بسبب حالتها المادية . ويجب أن يكون عدم الصلاحية للملاحة ناشئاً عن خطر بحري يضمنه المؤمن حتى يجوز الترك . ومن الثابت أن عدم الصلاحية للملاحة لا يمكن أن يشبع بالهلاك الكلي وبالتالي لا يجيز الترك إلا إذا كان محققا بصفة نهائية .

وعدم الصلاحية للملاحة الذي يجيز الترك إما أن يكون مطلقاً وإما أن يكون نسبياً .

فيكون عدم الصلاحية للملاحة مطلقاً إذا استحال إصلاح السفينة وإعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل الحادث .

ويكون عدم الصلاحية للملاحة نسبياً إذا كان يمكن إصلاح السفينة ولكن مجموع نفقات الإصلاح يفوق القيمة المقبولة للسفينة (م ٣٦٦ بحري لبناني) . ويجب الإعتداد في هذا الصدد بمجموع نفقات الإصلاح بصرف النظر عن طبيعة الأضرار . فإذا كان مجموع نفقات الإصلاح لا يبلغ ثلاثة أرباع قيمة السفينة ، فلا محل للترك . أما إذا كان مجموع نفقات الإصلاح يفوق ثلاثة أرباع قيمة السفينة فمن غير المعقول القيام بالإصلاح ، ومن ثم يجوز الترك .

ولتقدير نفقات الإصلاح بالنسبة إلى قيمة السفينة ، يجب الإعتداد بالقيمة المقبولة للسفينة إذا تعلق الأمر بوثيقة مقومة وبقيمة السفينة في بدء السفر إذا كانت الوثيقة مفتوحة غير مقومة . على أن لا يعتد في الحساب بقيمة السفينة بعد الإصلاح ، لما لهذه القيمة من طابع افتراضي بحت .

ولا يعتد في حساب نفقات الإصلاح بفرق التجديد ، أي بزيادة قيمة السفينة لإستبدال أجزاء جديدة بأجزاء قديمة مستعملة . إذا أن حسم فرق التجديد

واجب إذا تعلق الأمر بتحديد مقدار التعويض المستحق للمستأمن بمقتضى دعوى الخسارة البحرية حتى لا يثر المستأمن من التأمين . أما في خصوص الترك فينتفي إحتمال إثراء المستأمن لأنه يترك السفينة للمؤمن دون إصلاحها . هذا وإذا كان إصلاح السفينة يستلزم إستخدام أجزاء جديدة ، فإن ثمن هذه الأجزاء يجب أن يعتد به في حساب نفقات الإصلاح .

وتعتبر السفينة أيضاً غير صالحة للملاحة إذا كانت قابلة للإصلاح ، ولكن تعذر إجراؤه في ميناء الإرساء المؤقت لعدم توافر وسائل الإصلاح فيه بشرط أن يثبت عجز السفينة عن الإبحار بأمان ، حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها ، إلى ميناء آخر توافر فيه وسائل الإصلاح ، وبشرط أن يثبت أن المجهز لم يكن باستطاعته إيصال قطع التبديل الضرورية إلى ميناء الإرساء (م٣٦٧ فقرة ١ بحري لبناني).

وعلى عكس ذلك لا تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة ، ولا يجوز بالتالي تركها إذا قضي عليه بالوقوف لافتقار المستأمن إلى المال اللازمة لتسديد نفقات الإصلاح (م ٣٦٧ فقرة ٢) .

ويلاحظ أن المادة ١٢٠ بحري لبناني تجيز للربان إذا طرأت حاجة ملحة أثناء السفر إصلاح السفينة أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها وبضمان البضاعة ، وإذا تعذر عليه الإقتراض فله أن يبيع أو يرهن بضائع بقدر المبلغ الذي دعت إليه الحاجة . فلا يوجد افتقار إذا أمكن للربان أن يحصل بإحدى هذه الطرق على المال اللازم لإصلاح السفينة . بيد أن المادة ١٢٠ لا تفرض على الربان الإقتراض أو البيع أو الرهن ولكنها تجيز له ذلك ، ومن ثم فلا يمكن أن يؤخذ على الربان أنه لم يلجأ على أحدى هذه الوسائل إذا وجدت لديه أسباب قوية تمنعه من ذلك .

ويلاحظ أيضاً أن التقنين الألماني (م٨٩٣)والتقنين الهولندي (م٦٦٥) يفرضان على المؤمن الإلتزام بتقديم المال اللازم إصلاح السفينة ، ويجيزان

الترك عند تقاعس المؤمن .

وإذا لم يتيسر للمستأمن ترك السفينة لافتقاره إلى المال اللازم لإصلاحها ، فله من غير شك أن يلجأ إلى دعوى الخسارة للحصول على قيمة الأضرار اللاحقة بالسفينة .

وعدم الصلاحية للملاحة ، سواء أكان مطلقاً نسبياً يجيز الترك بشرط أن يكون ناشئاً عن حادث بحري يضمنه المؤمن . أما إذا كان عدم الصلاحية للملاحة ناشئاً عن قدم السفينة أو عيب خاص بها أو كان راجعا إلى خطأ المجهز المستأمن ، فإنه لا يجيز الترك ، ويفترض أن عدم الصلاحية للملاحة ناشئ عن حادث بحري مضمون . وإذا أدعى المؤمن أن عدم الصلاحية راجع إلى عيب خاص أو فعل شخصي من المستأمن فعليه إثبات ما يدعيه .

ويلاحظ أن التقنين البحري المصري الجديد يجيز ترك السفينة المؤمن عليها للمؤمن إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في الوثيقة ، وكذلك إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة ، إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكنا (م٣٨٣) . ومن الواضح أن المشرع المصري يقصد بذلك حالة عدم الصلاحية للملاحة سواء أكانت مطلقة أم نسبية .

٢٣٥ـ (٤) ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة :

إذا كان التأمين شاملاً لمخاطر الحرب ، فيجوز الترك أيضاً في حالة ضبط السفينة أو اغتنامها ومصادرتها من العدو لأنه يعتبر في حكم الهلاك الكلي ، وكذلك في حالة توقيفها بأمر لسلطة عامة أجنبية لأنه في حكم فقد الحيازة . وضبط السفينة أو اغتنامها يجيز الترك ، سواء أكان الاغتنام قانونيا أم غير قانوني ، تم بمعرفة حكومة معترف بها أم غير معترف بها ، تم وفقاً لقواعد القانون الدولي أم دون مراعاة لهذه القواعد .

وليس التوقيف بحد ذاته هو الذي يفسح المجال للترك ، وإنما هو نزع يد المالك عن السفينة الموقوفة ، إذا يحرم المستأمن من ملكه في هذه الحالة فيعد في حكم الهلاك الكلي .

ولا يعد التوقيف سبباً للترك إلا إذا أستمر مدة معينة حددها المشرع المصري بأربعة أشهر من تاريخ قيام المستأمن بأخطار المؤمن بوقوع الحادث دون أن يتمكن المستأمن من إستردادها (م٣٨٣ فقرة ٢) ، إذا أن التوقيف إذا طال على هذا النحو كان في حكم فقد الحيازة .

ثانيا: حالات ترك البضائع المؤمن عليها [1].

٢٣٦ـ حالات مشتركة مع السفينة :

تنص المادة ٣٦٨بحري لبناني على الحالات التي يجوز فيها ترك البضائع المؤمن عليها . ما تنص عليها المادة ٣٩٤ بحري مصري جديد . ومن بين هذه الحالات توجد حالات مشتركة بين السفينة والبضائع وهي :

٢٣٧– (١) إنقطاع الأخبار:

فإنقطاع أخبار السفينة بعد إنقضاء المواعيد القانونية (م ٣٦٤ بحري لبناني ، ٣٨٣ بحري مصري) هو أيضاً سبب لترك البضائع ، لأن هلاك السفينة يستتبع لزاماً هلاك البضاعة .

ولا يلزم المستأمن لترك البضاعة أن ينتظر قيام المجهز بترك السفينة بل هو يستطيع ترك البضاعة لحسابه الخاص .

ويثور التساؤل عما إذا كان يجوز للمستأمن استقلالا عن الهلاك المفترض للسفينة المستفاد من إنقطاع الأخبار ، أن يترك البضائع في حالة فقدها وعدم تسليمها في المكان المقصود . لم ينص القانون صراحة على هذه الحالة .

---

(1) م ٢٨٨ بحري قطري ، م ٢٨٩ بحري بحريني ، م ٣٨٧ بحري عماني ، م ٣١٩ بحري كويتي ، م ٣٧١ بحري أردني ، م ٣٧١ بحري ليبي .

ولكن ليس ثمة شك عندنا في جواز ترك البضائع المفقودة بعد إنقضاء المواعيد القانونية ، حتى ولو كان جهل مصير البضاعة ناشئاً عن إنقطاع المواصلات الدولية بقوة قاهرة ، إذا هو مجرد تطبيق منطقي لحالة الترك المنصوص عليها قانونا .

٢٣٨- (٢) عدم صلاحية السفينة للملاحة :

على أن عدم صلاحية السفينة للملاحة لا يجيز وحده ترك البضائع المؤمن عليه بل يجب على المستأمن إبلاغ المؤمن في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ، ويجب على الربان أن يبذل كل جهده في الحصول على سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود (م٣٦٨) .

ومن المسلم به لأن للمؤمن رغم عدم النص الصريح الحق في البحث عن سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود إذا من الطبيعي أن يستخدم كل ما في وسعه للتخفيف من الضرر الذي يسأل عنه . ومن جهة أخرى يلتزم المستأمن بالبحث عن سفينة لنقل البضائع إلى الميناء المقصود تطبيقا لإلتزامه العام بتوقي الضرر أو بالتخفيف منه .

فإذا وجد الربان أو المؤمن أو المستأمن سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود امتنع إستعمال الترك ، وتبقي أخطار البضائع على عاتق المؤمن لغاية وصولها إلى المكان المقصود ، لأن تغيير السفينة كان إضطراريا فلا ترتفع به مسئولية المؤمن . ويتحمل المؤمن علاوة على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع وخزنها وإعادة شحنها والزيادة في الأجرة الناتجة عن إعادة نقلها وجميع نفقات الإنقاذ المتعلقة بها (٣٦٩ بحري) . وإذا كان المؤمن يتحمل الزيادة في أجرة السفينة الثانية ، فإنه لا يفيد مع ذلك من النقص في أجرتها عن الأجرة المتفق عليها للنقل على السفينة غير الصالحة للملاحة ، بل الذي يفيد من ذلك هو المستأمن ، إذ يجب أن لا يوضع في مركز أقل مما كان يوجد فيه لو لم يبرم التأمين .

أما إذا تعذر على الربان الحصول على سفينة أخرى لشحن البضائع ونقلها إلى الميناء المقصود ، جاز للمستأمن أن يترك البضائع للمؤمن إذا أنقضت مواعيد معينة من يوم قيام المستأمن بإبلاغ المؤمن بحالة عدم صلاحية السفينة للملاحة .

وهذه المواعيد هي : أربعة أشهر إذا وقع الحادث على شواطئ أوروبا أو جررها أو على ساحل آسيا وأفريقيا المتأخم للبحر المتوسط أو على ساحل آسيا للبحر الأسود أو على شواطئ المحيط الأطلسي أو جزره في خارج أوروبا ، وستة أشهر إذا وقع الحادث في سائر الشواطئ أو الجزر . وإذا وقع الحادث في مكان انقطعت عنه الملاحة بسبب الجليد أو سبب قوة قاهرة فتمدد المواعيد بقدر مدة الإنقطاع (م٣٦٨ بحر لبناني) .

ومبنى حق الترك في هذه الحالة هو أن حرمان المستأمن من حيازة البضاعة هذه المدة الطويلة يعد في حكم الهلاك الكلي للبضاعة .

ولا شك أن المواعيد سالفة الذكر طويلة نسبياً ، وإذا كان طول المواعيد ضاراً بالبضاعة ، فإنه يجب على الربان بصفته وكيلاً عن الشاحنين أن يقوم ببيعها وحينئذ يستطيع المستأمن أن يستعمل الترك على الفور وليس للمؤمن أن يتضرر من عدم مراعاة المواعيد إذا أنه يتسلم ثمن البضاعة بدلاً من أن يتحمل تلفها .

وقد أجازت المادة ٣٩٢ فقرة (١) ب بحري مصري جديد للمستأمن ترك البضائع للمؤمن إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المستأمن بإخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة .

وإذا كان عدم الصلاحية للملاحة ناشئاً عن عيب خاص بالسفينة أو عن خطأ المجهز لا يجيز للمجهز أن يترك السفينة المؤمن عليها . فإنه على العكس يجيز للشاحن أن يترك البضائع في الظروف المحددة في المادة ٣٦٨ . وذلك

لأن الشاحن ليس مسئولاً عن العيب الخاص بالسفينة عن خطأ المجهز . فعيب السفينة الخاص أو خطأ المجهز يعد من الحوادث البحرية بالنسبة للشاحن . وإذا كان حق ترك البضائع في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة أساه استحالة إيصال البضائع إلى المكان المقصود في المواعيد المحددة قانونا ، فإن هذا الحق يجب أن يتقرر كذلك للمستأمن إذا أنقطع البضائع حتى إنتهاء المواعيد القانونية أثر حوادث بحرية .

وعلى العكس فأن استحالة إيصال البضاعة إلى المكان المقصود في المواعيد القانونية لا يكفي لإستعمال حق الترك إذا لم تكن السفينة غير صالحة للملاحة ، بل كانت فقط في حاجة إلى إصلاحات تتجاوز مدتها المواعيد القانونية المقررة .

٢٣٩- (٣) ضبط السفينة أو توقيفها بأمر السلطات العامة :

وذلك إذا كان التأمين شاملاً لأخطار الحرب . وتنص المادة ٣٩٢ فقرة (٢) بحري مصري جديد على أنه إذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب جاز للمستأمن إستعمال حقه في ترك البضائع في حالة أسر السفينة أو احتجازها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة وذلك إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المستأمن خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بإخطار المؤمن بعد بوقوع الحادث .

٢٤٠ – حالات خاصة بالبضائع :

وبالإضافة إلى الحالات المشتركة السابق ذكرها توجد حالتان خاصتان بالبضائع وهما بيع البضائع أثناء السفر ،وهلاك أو تلف ثلاثة أرباع البضائع .

٢٤١ – (١) بيع البضائع أثناء السفر :

قد تصاب البضائع المؤمن عليها بتلف مادي خلال الرحلة بسبب وقوع حادث بحري يقع على عاتق المؤمن دون أن تصاب السفينة أو أن تصاب إصابة جسيمة وحينئذ تباع البضائع التالفة خلال الرحلة لأنه من المستحيل توصيل البضائع إلى الميناء المقصود وهي بحالة التلف هذه . يجوز للمستأمن

أن يترك البضائع التالفة لمؤمن البضائع (م ٣٩٢ فقرة (١) ج بحري مصري) .

ويشترط لجواز الترك في هذه الحالة أن يكون بين البضائع غير منسوب لفعل المستأمن أو أن يكون ضروريا بسبب وقوع حادث بحري يقع على عاتق المؤمن .

ويكون ذلك بوجه خاص إذا وجب بين البضائع خلال الطريق بسبب أضرار مادية لحقت بها من جراء حادث بحري مضمون ، أو بسبب إرساء جبري للسفينة يمكن أن يستتبع تلف البضاعة ، أو إذا باع الربان البضاعة لمواجهة حاجات ملحة للملاحة ، أو إذا أمرت السلطات الصحية بالبيع بشرط أن لا يكون ذلك بسبب الإنتشار الطبيعي للعيب الخاص . ففي كل هذه الحالات يحم المستأمن من ملكه ويعد الأمر في حكم الهلاك الكلي .

ويشترط ثانيا لجواز الترك في هذه الحالة أن يكون البيع أثناء السفر خلال الطريق أي في مكان آخر غير ميناء القيام وميناء الوصول .

ولا يلزم في البيع أن يكون قضائيا ، بل قد يكون رضائيا .

٢٤٢- (٢) هلاك أو تلف ثلاثة أرباع البضائع :

يجوز ترك البضائع المؤمن عليها إذا أصيبت بهلاك أو تلف مادي يبلغ ثلاثة أرباع القيمة المضمونة على الأقل (م ٣٩٢ فقرة (١) ج بحري مصري جديد) . ذلك أن الهلاك أو التلف الذي يبلغ هذا القدر يعد في حكم الهلاك الكلي .

ولا يقصد بالهلاك هذا الهلاك المادي أي فقد الملكية ، بل يشما أيضاً فقد حيازة الشئ المؤمن عليه بصفة نهائية ، ومثاله سقوط البضائع في المادة وإستحالة إستعادتها أو كانت إستعادتها تتطلب نفقات باهظة .

ويجب على المستأمن أن يثبت أن الهلاك أو التلف يبلغ ثلاثة أرباع القيمة المضمونة . فإذا نجح في هذا الإثبات ، كان له أن يترك البضائع المؤمن

عليها وإلتزام المؤمن بدفع التعويض بأكمله كما لو كان الشئ قد هلك بأسره .

أما إذا لم يبلغ الهلاك أو التلف ثلاثة أرباع القيمة المضمونة أمتنع الترك ، ولم تجز تسوية التعويض إلا بطريق الخسارة فيحصل المستأمن على تعويض يناسب ما لحقه من ضرر .

والصعوبة الحقيقة التي يتعرض هنا هي في كيفية حساب ثلاثة أرباع القيمة . والحل السليم هو أن تؤخذ النسبة بين قيمة البضاعة سليمة في ميناء الوصول وقيمتها تالفة في هذا الميناء أيضاً ثم تطبق النسبة على القيمة المضمونة .

على أن حساب الثلاثة أرباع البضائع لا يلزم أن يرد على قيمة البضائع المؤمن عليها ، بل الأبسط إذا تعلق الأمر بهلاك أن نقارن بين الكميات التي توجد قبل الحادث وبعده . فلو فرضنا مثلاً أنه هلك ثمانون صندوقا من مائة صندوق مؤمن عليها ، فإنه يوجد هلاك لثلاثة أرباع البضائع .

على أن طريقة الحساب على أساس الكمية ليست مكنة إلا بشرط أن يتعلق الأمر بطرود متساوية القيمة من البضاعة . أما إذا كانت قيمة الطرود مختلفة فلا مناص من مقارنة القيمة .

فلو فرض في المثال السابق أن العشرين صندوقا الباقية تساوي أكثر من ربع القيمة الكلية للصناديق ، فلا يوجد هلاك لثلاثة أرباع البضائع .

٢٤٣ـ الترك في التأمينات الأخرى :

يستعمل الترك بخاصة في التأمين على السفن والبضائع ، ولكنه يوجد في التأمينات البحرية الأخرى . وهو لا يثير صعوبة لأن هذه التأمينات ترد على مبالغ نقدية بحيث يسهل حساب الهلاك أو التلف .

فإذا كان التأمين على أجرة السفينة بصفة منفصلة ، فلا يجوز ترك هذه الأجرة إلا إذا هلكت هذه الأجرة هلاكاً كلياً بحادث بحري ، أو إذا انقضت الأخبار بعد إنقضاء المهل المحددة في المادة ٣٦٤ ، أو إذا ضبطت السفينة في

حال شمول التأمين أخطار الحرب (م ٣٧٠ بحري لبناني) .

وفي حالة إعادة التأمين عندما يترك المستأمن الشئ المؤمن عليه لمؤمنه المباشر ، يجوز لهذا الأخير أن يستعمل حق الترك تجاه معيد التأمين (م٣٧٢ بحري) .

المبحث الثاني
إستعمال حق الترك

٢٤٤ – من يثبت له حق الترك :

لا يثبت حق الترك إلا لمالك الشئ المؤمن عليه ، لأن الترك ناقل للملكية كما سيأتي . أما المستأمن لا يكون مالكاً للشئ المؤمن عليه كالدائن الممتاز أو الدائن المرتهن ، فليس له حق الترك . ويجب أن يقتصر على دعوى الخسارة البحرية .

ويجوز الترك من وكيل عن مالك الشئ المؤمن عليه . بيد أنه لا يجوز للربان أن يقوم بالترك لأنه وكيل عام عن المالك ليس له الحق إلا في أعمال الإدارة دون أعمال التصرف والترك عمل من أعمال التصرف . هذا ما لم يكن الربان مزودا بوكالة خاصة في هذا الشأن .

ولا يجوز الترك كذلك من المدير المجهز لسفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع ، إذا أن له أن يقوم بأعمال الإدارة المعتادة دون أعمال التصرف ما لم يكن مزودا بوكالة خاصة مثله في ذلك مثل الربان .

٢٤٥ – الطابع الإختياري للترك :

وإستعمال حق الترك إختياري للمستأمن ، فلا يمكن إجباره على إستعماله بل إن له إذا شاء أن يرفع دعوى الخسارة البحرية على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه (م ٢٤٩ بحري لبنان). هذا ما لم يكن الحادث ينحصر في إنقطاع الأخبار ، إذا ليس في مدور المستأمن حينئذ إثبات الهلاك الكلي الحقيقي وهو شرط جوهري إستعمال دعوى الخسارة .

وللمستأمن مصلحة واضحة في إستعمال دعوى الخسارة بصدد الأخطار الجسيمة متى انقضى ميعاد الترك .

ومن الأفضل للمستأمن الذي يتمسك بحالة من حالات الترك أن يرفع دعوى الترك بصفة آلية ، ودعوى الخسارة بصفة إحتياطية .

ويجوز للمستأمن بعد إبداء رغبتها في الترك ، أن يعود ويطلب التسوية

بطريق الخسارة وبالمثل يستطيع المستأمن أن يحل الترك محل دعوى الخسارة .

وللمستأمن أن يتنازل عن حقه في الترك . وهذا التنازل قد يكون صريحاً أو ضمنياً . ولما كان التنازل لا يفترض فإنه يجب أ، تتجلى رغبة المستأمن في التنازل بوضوح من الظروف والملابسات .

ويعد تنازلا عن الترك بوجه خاص إذا علم المستأمن بالحادث البحري الذي يجيز له الترك ، وطلب التسوية بطريق الخسارة وقبل جزءا من تعويض التأمين مقدماً على الحساب .

ويعد تنازلا عن الترك أيضاً بيع المستأمن لما بقي من الأشياء المؤمن عليها ، إذا يستحيل عليه عندئذ أن ينقل للمؤمن ملكية الأشياء المؤمن عليها . وهو شرط لا غنى عنه لإستعمال حق الترك . ولا يهم في ذلك إذا كان البيع قد تم قبل إعلان الترك أو بعده .

بيد أن البيع لا يمنع الترك إلا إذا قام به المستأمن بصفته مالكاً لحسابه الخاص أما إذا قام به بصفته وكيلاً أو فضوليا عن المؤمن بقصد تلافي تفاقم الضرر الناشئ عن تلف الأشياء المؤمن عليها فإنه لا يحرم من حق الترك .

ويلاحظ أن إستعماله حق الترك المقرر لمالك السفينة بمقتضى المادة ٣٠ من التقنين البحري المصري الملغي تحديدا لمسئولية المالك تجاه الدائنين لا يحرم المستأمن من إستعمال حق الترك في مواجهة المؤمن . وذلك لأن الترك للدائنين لا يترتب عليه نقل الملكية بل هو مبرئ لذمة المالك فحسب .

٢٤٦ـ إعلان الرغبة في الترك :

دعوى الخسارة البحرية هي الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين . أما الترك فهو طريق إستثنائي للمطالبة بالتعويض يكون المستأمن حرا في إستعماله حسبما تمليه عليه مصلحته . ولذلك يجب على المستأمن الذي يرغب في الترك أن يعلن رغبته في الترك للمؤمن .

ولا يشترط القانون أن يكون إعلان الرغبة في الترك بالكتابة ، بل يصح أن يكون الترك في أي شكل كان . بيد أنه من الحكمة أ، يكون كتابياً حسما لكل نزاع محتمل . وتنص المادة ٣٦٨ من التقنين البحري المصري الجديد على أن (يبلغ الترك بإعلان على يد محضر أو بخطاب مسجل مصحوب بعلم وصول . ويجب أن يحصل الإعلان في خلال ثلاثة أشهر في تاريخ علم المؤمن له بالحادث الذي يجيز الترك أو من تاريخ إنقضاء المواعيد المنصوص عليها في المادتين ٣٨٣و٣٩٢ من هذا القانون) .

٢٤٧ – التصريح بجميع التأمينات المعقودة :

ويجب على المستأمن عند إعلان الرغبة في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين على الشئ المؤمن عليه التي أجراها أو التي يعلم بوجودها (م ٣٧٣ بحري لبناني ، م ٣٦٩ بحري مصري) . وذلك حتى يتسنى للمؤمن معرفة ما إذا كان مجموع هذه التأمينات يؤدي في النهاية إلى حصول المستأمن على مبلغ أكبر مما يستحقه فيحقق بذلك إثراء ونفعل يفوق الضرر اللاحق به ، أو أن مجموعها لا يجاوز قيمة الشئ المؤمن عليه . وحتى يعرف المؤمن أيضاً ما إذا كان يستطيع أن يطالب بإبطال التأمين في حال وجدود غش أو خداع من قبل المستأمن أو بتخفيض مبلغ التأمينات إذا كان تعدد التأمينات عن غير غش وخداع .

والإلتزام بالتصريح بالتأمينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه مطلق . فلا يجوز للمستأمن أن يقتصر على إعلان المؤمن بالتأمينات السابقة على وثقيته والتي قد يكون لوجودها أثر على إلتزاماته ، بل يجب عليه أن يصرح بجميع التأمينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه دون تمييز بين ما إذا كانت تغطي نفس المخاطر أم لا ، أو إذا كانت تضمن المخاطر الجسيمة أم لا . فالمؤمن يجب أن يكون في وضع يسمح له بتقدير الموقف في مجموعة و في تفصيلاته .

وإذا لم يقم المستأمن بإبلاغ المؤمن بجميع التأمينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه فلا ينتقص ذلك من صحة الترك . وإنما يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات . على أنه لا يترتب على إغفال الإبلاغ إطالة الميعاد المقرر لرفع دعوى الترك (م ٣٧٣ فقرة ١ بحري لبناني) .

وإذا أدلى المستأمن بتصريح كاذب عن سوء نية فإنها يحرم من منافع التأمين (م ٣٧٣ فقرة ٢) . أي أن التأمين لا يكون باطلاً بل أن آثار التأمين تظل قائمة لمصلحة المؤمن . ويظل المستأمن ملزما بتنفيذ إلتزاماته . وإنما لا يلزم المؤمن بدفع تعويض التأمين في هذه الحالة .

وماذا يكون الحل إذا كان التصريح الكاذب ليس من أثره أن يجعل المؤمن يدفع مبلغاً أعلى مما كان يجب عليه دفعه للمستأمن فيما لو كان المستأمن قد قدم تصريحا صحيحاً ؟

وبعبارة أخرى هل يتعرض المستأمن للجزاء سالف الذكر لمجرد مخالفة حكم المادة ٣٧٣ ، بالرغم من أن المجموع الكلي للتأمينات المعقودة والتي أخفي المستأمن بعضها لا يتجاوز قيمة الأشياء المؤمن عليها ؟

الرأي السائد أنه ليس في هذه الحالة تصريح كاذب في معنى المادة ٣٧٣ . بمعنى أن القانون لا يعاقب إلا على الغش الذي يلحق ضرراً بالمؤمن . وبهذا الرأي يأخذ التقنين البحري المصري الجديد إذا تنص المادة ٣٧٠ منه على أنه (إذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحدث وترتب عليه ضرر للمؤمن ، جاز الحكم بسقوط حقه في التأمين كله أو بعضه) .

بيد أن هذا الرأي غير سليم . فإذا كانت المادة ٣٧٣ تهدف إلى منع المستأمن من الجمع بين تعويضات التأمين حتى لا يزيد مجموعها على قيمة الأشياء المؤمن عليها ، فإنها تهدف أيضاً إلى تمكين المؤمن من تقدير الموقف

في مجموعه وتفصيلاته . فمن مصلحة المؤمن أن يعرف الأخطار التي قام المستأمن بالتأمين منها . والمبالغ المؤمن بها ، والتقويم الذي تقدم بها المستأمن للأشياء المؤمن عليها في وثائق التأمين المختلفة ، وأن يعرف أسماء المؤمنين الآخرين ، حتى يستطيع أن يتفاوض معهم في كل المسائل المتعلقة بالخطر وتسوية التعويض . ومن ثم فإن تعليق تطبيق حكم المادة ٣٧٣ على إثبات ضرر لاحق بالمؤمن يرفع كل فائدة عملية لهذا الحكم .

والصحيح في القانون إذن هو أن نص المادة ٣٧٣ يقرر جزاء على الغش في ذاته بصرف النظر عن الضرر ، بمعنى أن مجرد مخالفة المستأمن للإلتزام المفروض عليه بمقتضى المادة يحرم المستأمن من ميزة التأمين . ولما كان الغش لا يفترض ، فإنه يجب على المؤمن أن يثبت سوء نية المستأمن . ويجوز له ذلك بكافة الطرق لا سيما القرائن .

ويلاحظ أن الإلتزام بالتصريح بالتأمينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه لا يقوم إلا في حالة الترك ولا قيام له في دعوى الخسارة البحرية .

٢٤٨ – بطلان الترك الشرطي :

لا يجوز أن يكون الترك معلقا على شرط (م ٣٧٥ فقرة ١ بحري لبناني ، م ٣٦٧ بحري مصري) . فلا يجوز للمستأمن أن يشترط في الترك لإنقطاع أخبار فسخ الترك إذا رجعت السفينة سالمة إلى ميناء آمن .

وتعليق الترك على شرط ليس من أثره بطلان الشرط فقط ، بل أن الترك ذاته يكون باطلاً .

ولا يجوز للمؤمن من جهة أخرى أن يعلق قبوله الترك على شرط . والحكمة من تقرير بطلان الترك الشرط هي أن الشروط التي يوردها المستأمن أو المؤمن على إعلان الرغبة في الترك أو قبوله قد يكون مثارا لمنازعات عديدة . وهي على أية حال قد تؤدي إلى تأخير التسوية السريعة والنهائية للحادث ، وهو ما يتنافى مع الغاية من الترك .

٢٤٩ـ قبول الترك :

لابد من قبول المؤمن للترك حتى يصبح نهائيا وينتج أثره . وللمستأمن حتى قوبل الترك (أو الحكم بصحته) أن يرجع في قراره ويرفع دعوى الخسارة .

وقبول الترك قد يكون صريحاً أو ضمنياً . ويستفاد القبول الضمني للترك من قيام المؤمن ببيع الأشياء المتروكة . ولا يتغير الحال إلا إذا كان البيع طابع التدبير الإحتياطي لمنع تفاقم الضرر ، إذا أن للمؤمن الحق في القيام بجميع التدابير لتوقي الضرر أو التخفيف منه .

ويلاحظ أن قيام مفاوضات ومباحثات بين المستأمن والمؤمن بصدد الترك لا يكفي لإستخلاص قبول المؤمن للترك .

٢٥٠ – دعوى صحة الترك . تقادم الدعوى :

وإذا رفض المؤمن الترك لم يكن أمام المستأمن إلا رفع الدعوى على المؤمن بصحة الترك والوفاء بالتعويض ، ويجب على المستأمن في هذه الدعوى إثبات توافر أحدى حالات الترك المذكورة في المادتين ٣٦٣و٣٦٨ بحري لبناني (م ٣٨٣ و ٣٩٢ بحري مصري) .

ووفقاً للقانون اللبناني يجب رفع دعوى صحة الترك في ميعاد ستة أشهر ويبدأ هذا الميعاد من يوم تسلم الخبر في حال الترك بسبب هلاك كلي أو بسبب الضبط أو التوقيف بأمر من السلطة ، ومن يوم إنقضاء المهل المحددة بالمادة ٣٦٤ في حال الترك بسبب إنقطاع الأخبار ، ومن يوم إنقضاء المهل المحددة في المادة ٣٦٨ في حال ترك البضائع بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة ، وفي سائر الحالات من اليوم الذي أتيح فيه للمستأمن الإستفادة من حقه في الترك (م ٣٧١ بحري لبناني) .

ويلاحظ أن ميعاد الدعوى يبدأ في الأصل من يوم تسلم المستأمن الخبر ، فيما عدا حالة الترك بسبب إنقطاع الأخبار وحالة ترك البضائع بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة إذا يسري التقادم من يوم إنقضاء المهل المحددة قانونا .

وعبارة تسلم الخبر ، تفيد العلم الشخصي للمستأمن بالهلاك الكلي أو الضبط أو التوقيف . وهو شرط ليتحقق المستأمن من أهمية الهلاك ويقدر مدى ملاءمة إستعمال حق الترك ، أما علم الغير بالهلاك ، والغير يعلم دائما قبل المستأمن ، فلا يبدأ منه سريان الميعاد ، ما لم يكن الهلاك معروفاً للكافة في المكان الذي يوجد فيه المستأمن ، فيفترض علم المستأمن به . ولا يبدأ الميعاد إذا كانت الأخبار التي تسلمها المستأمن غامضة غير محددة ، إذا أن العلم بالهلاك يجب أن يكون محققا لا شك فيه .

٢٥١ـ الميعاد في حالة إعادة التأمين :

وفي حالة إعادة التأمين يجب على المؤمن المباشر أن يعلم بالترك معيد التأمين بمهلة شهر إبتداء من يوم تبليغ الترك إليه من المستأمن (م ٣٧٢ بحري لبناني) .

ويلاحظ أن المهلة اختصرت من ستة أشهر إلى شهر لأن الأسباب التي تدعو إلى منح المستأمن مهلة ستة أشهر لا تقوم بالنسبة إلى المؤمن المباشر .

على أن إستعمال المؤمن المباشر للترك في مواجهة معيد التأمين منوط بقيام المستأمن الأصلي بإعلان رغبته يف الترك . فليس للمؤمن المباشر أن يترك شيئاً إذا كان المستأمن الأصلي قد أقتصر على التسوية بطريقة الخسارة .

٢٥٢ـ التفرقة بين تقادم دعوى الترك وتقادم دعوى الخسارة :

وتتقادم دعوى الترك بإنقضاء المواعيد المتقدم ذكرها وهي ستة أشهر (م٣٧١) وشهر في حالة التأمين (م٣٧٢) . في حين أن دعوى الخسارة البحرية تتقادم كما رأينا بعد سنتين من تاريخ الحادث (م ٣٨٠ بحري) .

والحكمة في التفرقة بين الدعويين فيما يتعلق بالتقادم ترجع إلى أن الترك حق إستثنائي مقرر للمستأمن فيجب أن يباشره على وجه السرعة .

وإذا أنقضى الميعاد المقرر لرفع دعوى الترك ، كان للمستأمن مع ذلك أن يرفع دعوى الخسارة البحرية إذا كان ميعاد السنتين لم ينقض بعد .

ويلاحظ أن التقنين البحري المصري الجديد لم يأخذ بالمواعيد القصيرة سالفة الذكر لتقادم دعوى الترك ، بل أخضع دعوى الترك لنفس مدة التقادم التي تنقضي بها دعوى الخسارة وهي سنتان ، وتحسب هذه المدة من تاريخ وقوع الحادث وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك تسري المدة من تاريخ إنقضاء هذه المهلة (م ٣٧٢ فقرة ١،د) .

٢٥٣ـ وقت الترك تغير طابع الحادث قبل قبول الترك أو الحكم بصحته :

لا يبح الترك نهائيا إلا بقبوله أو الحكم بصحته . ولذلك قيل أن الحادث يجب أن يحتفظ بطابع الخطر الجسيم أو البالغ المبرر للترك حتى ذلك الوقت . ووفقاً لهذا الرأي لا يمكن إعمال الترك مثلاً إذا كانت السفينة التي أستولى عليها العدو قد أعيدت أو أن الشحنة الغارقة قد أنقذت قبل قبول الترك أو الحكم بصحته أو إذا رجعت السفينة التي انقطعت أخبارها إلى الميناء ، أو إذا أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح . إذا لا يمكن تصور أن يقوم قبول أو صحة للترك يف حين أن سبب الترك قد زال.

بيد أن الرأي السائد يذهب إلى عكس ذلك ، ويرى أنه ليس من الضروري أن يحتفظ الحادث بطابع الخ

طر الجسيم أو البالغ حتى وقت قبول الترك أو الحكم بصحته ، وأن الحوادث اللاحقة لا أثر لها على الترك .

وسند هذا الرأي أن الغرض من الترك هو تمكين المستأمن من الحصول على التعويض بسرعة . وللوصول إلى هذه النتيجة لا بد من قاعدة بسيطة تدرأ المنازعات وتمنع المؤمن من اللجوء إلى الذرائع والوسائل خلال الدعوى بأمل زوال سبب الترك قبل الحكم بصحته . بل أ، قصد الشارع في إعتبار الترك قائما حتى ولو زال الضرر قبل قبول الترك أو الحكم بصحته وضاح من نص المادة ٣٧٧ بحري لبناني التي تقول أن الترك جائز حتى لو أنقذت السفينة بعد الغرق أو الجنوح . ويخلص أيضاً من نص المادة ٣٧٦ فقرة ٢

بحري لبناني التي تقول (إن إنتقال الملكية الناتج عن الترك يكون نهائيـــا ولا يرجع عنه ، ولا يمكن أن ينال منه أي حادث لاحق من مثل رجوع الــسفينة إلى المرفأ) . ولو لم يكن الترك جائزا لما بذل المستأمن جهــده فــي إنقــاذ الأشياء المؤمن عليها خشية فقد حقه في الترك .

ومن ثم فالقاعدة العامة أن الترك جائز منذ توافر حالة مــن حالاتــه ، دون إعتداد بالحوادث اللاحقة التي يمكن أن تطرأ بعد ذلك على نطاق الضرر .

المبحث الثالث
محل الترك

٢٥٤ـ الترك غير قابل للتجزئة :

لا يجوز أ، يكون الترك (م ٣٧٥ فقرة ١ بحري لبنـاني ، ٣٦٧ بحـري مصري) بمعنى أنه يجب على المستأمن أن يترك الأشـياء المـؤمن عليهـا جميعها . فلا يجوز للمستأمن أن يترك جزءا من الأشياء المـؤمن عليهـا ، ويستعمل في نفس الوقت دعوى الخسارة البحرية فيما يتعلق بالباقي . على أنه إذا قسمت البضاعة في الوثيقة إلى مجموعات جاز للمستأمن أو يقصر الترك على مجموعة دون أخرى (نقض فرنسي عرائض ٢٧-٦-١٨٩٩ المجلـة الدولية للقانون البحري ١٥-٥)

٢٥٥ـ نطاق الترك :

لا يشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها التـي كانـت مـستهدفة للخطـر (م٣٧٥ فقرة ٢ بحري لبناني) .

على أن المستأمن لا يلزم بأن يترك إلا الأشياء التي كانت محلاً للتـأمين ، أي الأشياء الداخلة في نطاق ضمان المؤمن الذي يستعمل الترك في مواجهته فلو فرض أن المستأمن عقد تأمينات منفصلة لدى عدة مؤمنين على بـضائع مختلفة تكون رسالة واحدة . فيمكنه عند وقوع الحادث أن يطالب من بعـض المؤمنين التسوية بطريق الخسارة أن يترك تجاه الآخـرين . ولا يجـوز أن يترك للآخرين إلا البضائع الداخلة فـي نطـاق الوثيقـة المبرمـة معهـم . وبالمثل إذا قام المستأمن بإبرام وثائق منفصلة مع مؤمن واحد على بـضائع مختلفة تكون رسالة واحدة ، فيمكنه أن يترك البضائع المغطاة بإحدى الوثائق دون الأخرى .

كذلك فأن المستأمن الذي قام بالتأمين على جزء من الأشياء المؤمن عليهـا (جزء من السفينة أو جزء من قيمة البضائع) ، لا يلزم بأن يترك إلا الجزء المؤمن عليه فقط .

وإذا كان الشئ مؤمناً عليه بمقتضى عقود تأمين منفصلة لدى مؤمنين مختلفين فأن الترك لا يتم إزاء كل منهم إلا في حدود نسبة المصلحة المؤمن بها لديه ، بحيث يستطيع المستأمن أن يقرر الترك إزاء بعض المؤمنين . ويقتصر على التسوية بطريقة الخسارة إزاء البعض الآخر .

وأخيرا أنه إذا قام المستأمن بالتأمين الجزئي وظل مؤمناً لنفسه بجزء من قيمة الأشياء المؤمن عليها ، فإنه يحتفظ بجزء من بقايا الشئ المؤمن عليه يتناسب مع الجزء غير المضمون بالتأمين .

٢٥٦ـ مصير الأشياء التي لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث :

لا يشمل الترك كما تقدم إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت محلاً للتأمين من ميناء القيام لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث . وإذا كان الترك لا يشمل ألأشياء المؤمن عليها التي لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث ، فلا يجوز أن يكون ذلك وسيلة إثراء للمستأمن . فلا يجوز للمستأمن أن يتسلم المبلغ المقابل لقيمة الأشياء المؤمن عليها . ويحتفظ في نفس الوقت بملكية الأشياء التي لم تكن مستهدفة للخطر ولا تدخل في نطاق الترك .

فلو فرض أن البضائع مؤمن عليها بقيمتها كاملة وهي ٢٠٠٠٠٠٠ليرة وأن ربع هذه البضائع أفرغ خلال الطريق ، ثم هلكت الثلاثة الأرباع الباقية من البضائع بغرق . فإن المستأمن لا يلزم بأن يترك البضائع المفرغة خلال الطريق لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث ، ولكن المؤمن من جهته لا يلزم بأن يدفع مبلغ التأمين إلا بعد حسم قيمة البضائع التي لم تكن مستهدفة للخطر . ففي هذا المثال يدفع المؤمن ٢٠٠٠٠٠٠-٥٠٠٠٠٠ = ١٥٠٠٠٠٠ ليرة . ولا ينفي ذلك أن المستأمن يكون قد عوض تعويضا كاملاً عن الضرر اللاحق به .

٢٥٧ – ملحقات الأشياء المتروكة :

يشمل الترك ملحقات الشئ المؤمن عليه ، وكذلك الحقوق والدعاوى التي تكون للمستأمن بسبب الشئ المؤمن عليه .

وعلى هذا فإن ترك السفينة المؤمن عليها يجب أن يشمل ملحقاتها ولو لم تكن موجودة على سطحها وقت الحادث . كما أن ترك البضائع عليها يجب أن يشمل الجزء الذي تسلمه المستأمن من ثم بيعها ، ما لم يتضمن البيع تنازلا من المستأمن عن إستعمال حق الترك .

وبالمثل يجب على المستأمن أن يترك جميع الحقوق التي تمثل قسما من قيمة الأشياء المؤمن عليها (م ٣٧٤ بحري لبناني) . كالحقوق التي تكون للمستأمن تجاه الغير المسئول عن التصادم بسبب الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة ، والحقوق المترتبة لمالك السفينة أو لكمالك البضاعة تجاه المشتركين في الخسارة المشتركة .

وعلى العكس لا يشمل ترك السفينة أجرتها المنقذة ولا الحقوق الناتجة عن الرحلة البحرية كإعانات الملاحة ومكافأة المساعدة (م٣٧٧) . وذلك لأن الأجرة ليست من ملحقات السفينة كما أن إعانات الملاحة التي تمنحها الدولة للمجهز تشجيعا على الإستثمار البحري ليست مقررة للسفينة بل للمجهز بصفة شخصية . وينطبق نفس الحكم فيما يتعلق بمكافأة المساعدة والإنقاذ التي تستحق بصفة شخصية للمنقذين .

المبحث الرابع
آثار الترك

٢٥٨ – الوفاء بالتعويض :

إذا قام المستأمن بالترك ، ثبت له الحق في الحصول على مبلغ التأمين بأكمله . وغني عن البيان أن المؤمن لا يلزم بأن يدفع مبلغاً أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة أياً كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها . وإذا لم يكن وقت الدفع محدداً في العقد فيكون المؤمن ملزما بدفع مبلغ التأمين بعد تبليغ الترك إليه بثلاثة اشهر (م ٣٧٩ بحري لبناني) .

على إن إلتزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين في المهلة القانونية ، معلق على قيام المستأمن الإلتزام المفروض عليه بمقتضى المادة ٣٧٣ وهو إبلاغ المؤمن بجميع التأمينات المعقودة على الشئ المؤمن عليه . وإلا جاز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين حتى يخبر بالتأمينات .

والحكمة من منح المؤمن مهلة ثلاثة اشهر لدفع مبلغ التأمين في حالة الترك ، رغم أنه لا يوجد حكم مماثل في حالة التسوية بطريقة الخسارة في القانون المصري (وللمؤمن مهلة شهر في القانون اللبناني بمقتضى م٣٥٩) هي أن الترك يتم دائما إثر حداث يقع فجأة وبطريقة غير متوقعة ، فمن التعسف إلزام المؤمن بالوفاء الفوري . كما أنه قد تقع عدة حوادث في وقت واحد ، فيجد المؤمن صعوبة في جمع المبالغ اللازمة للوفاء بالتعويضات . ولذلك كان من المنطقي أن يترك للمؤمن بعض الوقت ليتدبر أمر الوفاء ، وإذا كان للمستأمن مهلة طويلة لتقدير موقفه وتقرير الترك من عدمه ، فمن العدل أن يمنح المؤمن مهلة كافية لفحص طلب المستأمن ومستنداته .

على أن حكم القانون لا ينطبق إلا في حالة سكوت العقد . فيجوز إشتراط دفع التعويض في وقت أقصر أو أطول من المحدد قانونا .

ومتى أنقضت مهلة الثلاثة أشهر من وقت تبليغ الترك أصبح المؤمن مديناً

بالتعويض المتفق ، وذلك كالفوائد التأخيرية إبتداء من إنقضاء هذه المهلة .

وقد أثير التساؤل عما إذا كان يجوز للمستأمن طلب فسخه الترك إذا لم يدفع المؤمن التعويض المستحق . ويذهب الرأي السائد إلى إنكار حق الفسخ على المستأمن بحجة أن الترك نهائي لا رجعة فيه (ليون كان ورينوج ٦ رقم ١٣٩١). على أن هذا الحل غير مقبول لدى البعض الذي يري أن نهائية الترك تعنى فقط عدم جواز رجوع المستأمن في الترك ، ولكنها لا تخول دون الفسخ القضائي المؤسس على عدم التنفيذ (ريبيرج ٣ رقم ٢٨٣٩) .

٢٥٩ـ إنتقال ملكية الشئ المؤمن عليه إلى المؤمن :

إذا أعلن الترك وقيل أن حكم بصحته ، كانت الأشياء المؤمن عليها ملكاً للمؤمن إبتداء من وقت وقوع الكارثة (م ٣٧٨ بحري لبناني) . ووفقاً للمادة ٣٦٧ من التقنين البحري المصري الجديد (يترتب على الترك إنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن وإلتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله ، ويحدث إنتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم إعلان المؤمن له ورغبته في الترك إلى المؤمن) . وهذا طريق لإنتقال الملكية خاص بالقانون البحري .

وإنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها المتروكة من المستأمن إلى المؤمن نتيجة منطقية لطابع التعويض في عقد التأمين . إذا أن المستأمن يحصل بفضل الترك على كامل مبلغ التعويض المتفق عليه ، فلا يصح له أن يحتفظ في نفس الوقت بالشئ المؤمن عليه أو بما يتبقى منه ، وإلا لحقق إثراء من جراء التأمين .

على أن نقل ملكية ألأشياء المؤمن عليها من المستأمن إلى المستأمن لا يتم بمجرد إرادة المستأمن المنفردة ، بل هو معلق على قبول المؤمن للترك أو الحكم بصحته . ولذلك فليس ثمة مانع من أن يحتفظ المؤمن في وثيقة التأمين بالحق في أن يختار بين قبول الترك من المستأمن أو تسوية الهلاك الكلي دون إنتقال الملكية .

وإذا كان نقل ملكية الأشياء المؤمن عليها يتم بحكم القانون بقبول المؤمن للترك أو الحكم بصحته فإن ذلك لا يكون إلا في العلاقة ما بين المؤمن والمستأمن .

أما بالنسبة إلى الغير فلابد لنقل الملكية من إستيفاء الإجراءات اللازمة لنقل الملكية ونفاذها تجاه الغير . وهذه الإجراءات هي القيد في دفتر تسجيل السفينة بالنسبة إلى السفينة المتروكة إذا لم تكن قد هلكت . وحيازة البضاعة المتروكة بواسطة سند الشحن لمنع الغير من إمكان الإحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، وإجراءات حوالة الحق بالنسبة للحقوق التي تكون للمستأمن على الشئ المؤمن عليه .

٢٦٠ – إنتقال الملكية نهائي :

وإنتقال الملكية الناشئ عن الترك يكون نهائيا لا يجوز الرجوع فيه (م ٣٧٦ بحري لبناني ، م ٣٦٧ بحري مصري) .

فلا يجوز للمستأمن الرجوع عن الترك بعد قبوله أو الحكم بصحته والمطالبة بالتسوية بطريق الخسارة إلا برضاء المؤمن . كما لا يجوز للمؤمن أن يمتنع عن دفع مبلغ التأمين محتجا برجوع السفينة إلى الميناء بعد الترك إنقطاع الأخبار (م٣٧٦).

بيد أنه يجوز الرجوع في الترك إذا اتفق الطرفان على ذلك ، أو إذا كان الترك قد شابه غلط في صفة جوهرية كما إذا أعتقد الطرفان أن السفينة المؤمن عليها قد غرقت في حين أنها غمرت مؤقتا بالمياه . هذا ما لم يحكم بصحة الترك ، إذا لا يجوز الطعن في الأحكام إلا وفقاً لإجراءات معينة . كما يجوز للمستأنف الرجوع في الترك إذا تخلف المؤمن عن دفع مبلغ التعويض .

٢٦١ـ وقت إنتقال الملكية الأثر الرجعي للترك :

تقضي المادة ٣٧٨ بحري لبناني بأن الأشياء المؤمن عليها تكون ملكاً للمؤمن من وقت وقوع الكارثة أي من وقت تحقق الخطر الذي يجيز الترك

ويعبر عن هذا الحكم بالأثر الرجعي للترك .

وسند هذا الحكم أنه إبتداء من وقت تحقق الخطر يثبت للمستأمن الحق في الحصول على التعويض الكامل بشرط الترك . فإذا قام بالترك يعتبر الشرط قد تحقق ويعتبر المؤمن مالكاً للشئ المؤمن عليه من وقت وقوع الخطر ، كما يعتبر المستأمن كأنه يحصل على مبلغ التأمين من هذا الوقت أيضاً تطبيقا لقاعدة الأثر الرجعي للشرط .

على أن هذا الحكم منتقد . وفى نظرنا أن الترك يجب أن لا ينتج أثره إلا من تاريخ إعلان المستأمن رغبته في الترك إلى المؤمن لا من تاريخ وقوع الحادث وتحقق الخطر . وبهذا يأخذ التقنين البحري المصري الجديد (م ٣٦٧) .

وذلك لأن للمستأمن عند تحقق الخطر الخيار بين دعوى الخسارة وهي الإجراء الطبيعي المعتاد ، وبين دعوى الترك وهي طريق إستثنائي محض . ومن ثم يجب على المستأمن أن يعلن عن رغبته في الترك للمؤمن حتى تتضح إرادته صريحة في إتباع هذا الطريق الإستثنائي . وتبعا يجب أن لا تصعد آثار الترك إلى ابعد من هذا التاريخ .

وإذا لم يقبل المؤمن الترك وصدر الحكم بصحته ، فإن التاريخ الذي يجب إعتباره هو أيضاً تاريخ إعلان الترك للمؤمن ، لا تاريخ صدور الحكم ، لأن هذا الحكم لم يفعل أكثر من إقرار حق المستأمن في الترك .

ولما كان المؤمن يعتبر مالكاً للأشياء المؤمن عليها من وقت وقوع الكارثة كما هو صريح حكم القانون ، فأنه يحل بحكم القانون في جميع الحقوق والإلتزامات الناشئة لمصلحة المستأمن أو على عاتقه إبتداء من هذا الوقت . فيلتزم المؤمن بأن يرد النفقات التي دفعها المستأمن للمحافظة على الأشياء المنقذة منذ وقت إنتقال الملكية . كما يجوز للمؤمن الرجوع على الغير المسئول عن الضرر .

٢٦٢ـ رفض المؤمن لملكية الأشياء المؤمن عليها :

على أن إنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن من وقت وقوع الحادث يتضمن خطراً كبيراً على المؤمن . فلو فرضنا أن الترك ورد على حطام تسيره الرياح والتيارات بعد أن هجره الربان والبحارة ، فمن المحتمل كثيراً أن يصدم هذا الحطام سفينة ويلحق بها ضرراً يسأل عنه المؤمن تطبيقا للقواعد العامة المتعلقة بالمسئولية الناشئة عن الجوامد (م ١٣١ موجبات وعقود) وقد يتحمل المؤمن الإلتزام بإنتشال الحطام متى صار عائقا للملاحة .

ولذلك جرى بعض المؤمنين على تضمين وثيقة التأمين شرطاً صريحاً يجيز لهم رفض إنتقالا ملكية الأشياء المؤمن عليها إليهم . وقد أجازت المادة ٣٦٧ بحري مصري جديد هذا الشرط ، وهو يؤدي إلى تغيير جوهري في نظام الترك الذي يتميز بإنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها للمؤمن .

٢٦٣ –الجمع بين الترك للمؤمن والترك للدائنين :

وقد يبدو أن هناك تشابها بين الترك للمؤمن Delaissement والترك للدائنين Abandon المقرر بمقتضى المادة ٣٠ من التقنين البحري المصري الملغي لمالك السفينة وهي تجيز لمالك السفينة أن يتخلص من إلتزامات الربان والتابعين البحريين فيما يتعلق بالسفينة وتسفيرها بترك السفينة والأجرة . ولكن الأمر على عكس ذلك ، ففي الترك للمؤمن تنتقل ملكية السفينة المؤمن عليها للمؤمن كما تقدم . أما ترك السفينة والأجرة للدائنين فلا يترتب عليه نقل ملكيتها إليهم ، وكل ماله من أثر هو إبراء ذمة المالك تجاه الدائنين .

وعلى هذا يجوز الجمع بين الترك للدائنين والترك للمؤمن بأن يترك المستأمن المدين سفينته للدائنين فيبرأ من ديونهم تجاه ثم يتركها في نفس الوقت للمؤمن فيحصل على التعويض الكامل . وللدائنين أن ينفذوا على السفينة تحت يد المؤمن بعد أن حل محل المستأمن في حقوقه وإلتزاماته مثلهم ف يذلك مثل الدائن المرتهن الذي يقوم بالتنفيذ على الشئ المرهون تحت يد

الغير الحائز .

ومن جهة أخرى فإن حق الملكية ليس شرطاً جوهرياً إستعمال حق التــرك للدائنين نظراً لأن القانون يجيزه حتى في حالة الهلاك الكلي الـ=ي يعدم حق الملكية لإنتفاء المحل .

وللمؤمن بعد الترك أن يستعمل شخصياً حق الترك للدائنين للــتخلص مــن المسئولية التي يتعرض لها بصفته مالكاً وحائزا للأشياء المتروكة .

على أن هذه المسالة لا تعرض في القانون اللبناني لأنه لا يأخذ بمبدأ الترك العيني للدائنين الذي ينصب على السفينة عينها ، بل أحل محله مبدأ التحديــد النقدي للمسئولية . وكذلك الحكم في القانون المصري الجديد .

ملاحق الكتاب

ملحق رقم (١) : نصوص التأمين البحري في القانون المصري.

ملحق رقم (٢) : نصوص التأمين البحري في القانون السوداني.

ملحق رقم (٣) : نصوص التأمين البحري في القانون اللبناني.

ملحق رقم (٤) : نصوص التأمين البحري في القانون السوري.

ملحق رقم (٥) : نصوص التأمين البحري في القانون الأردني.

ملحق رقم (٦) : نصوص التأمين البحري في القانون السعودي.

ملحق رقم (٧) : نصوص التأمين البحري في القانون القطري.

ملحق رقم (٨) : نصوص التأمين البحري في القانون البحريني.

ملحق رقم (٩) : نصوص التأمين البحري في القانون العماني.

ملحق رقم (١)
نصوص التأمين البحري في القانون المصري
مستخرج من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠

الفصل الأول
الأحكام العامة

مادة ٣٤٠

تسرى أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذى يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية .

مادة ٣٤١

١- لا يثبت عقد التأمين وكل ما يطرأ عليه من تعديلات الا بالكتابة .

٢- وتكون الوثيقة المؤقتة التى يصدرها المؤمن ملزمة للطرفين إلى أن تصدر الوثيقة النهائية .

مادة ٣٤٢

١- يذكر فى وثيقة التأمين على وجه الخصوص البيانات الآتية :

أ - تاريخ عقد التأمين مبينة باليوم والساعة .

ب - مكان العقد .

جـ - إسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه .

د - الأموال المؤمن عليها .

هـ - الأخطار التى يشملها التأمين والأخطار المستثناة منه وزمانها ومكانها .

٢ - ويجب أن يوقع المؤمن أو من ينوب عنه وثيقة التأمين .

مادة ٣٤٣

١- تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لأمره أو لحاملها .

٢- ويجوز إبرام التأمين لمصلحة شخص غير معين .

٣- ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحـق فـي المطالبـة بـالتعويض وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفوع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقـد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأمره أو لحاملها .

مادة ٣٤٤

في حالة إعادة التأمين لا يكون للمؤمن له أن يتمسك بعقد إعادة التأمين الذي يبرمه المؤمن

مادة ٣٤٥

يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضه للأخطار البحريـة ولا يجوز أن يكون طرفا في عقد التأمين أو مستفيد منه الا من كانت له مصلحة في عدم حصول الخطر .

مادة ٣٤٦

١- لا تقبل دعوى التأمين إذا انقضي شهران من تاريخ عقد التأمين أو مـن التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المـؤمن منـه فـي السريان.

٢- ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالإشـتراك الا بالنـسبة إلـى الشحنة الأولى .

مادة ٣٤٧

١- يجوز للمؤمن أن يطلب إبطال عقد التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغيـر سوء نية بيانات غير صحيحة أو سكت عن تقديم البيانات المتعلقة بالتـأمين وكان من شأن ذلك في الحالتين أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته .

٢ - ويقع الإبطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت عـن تقـديم البيان أي علاقة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه .

٣- وللمحكمة مع مراعاة جميع الظروف ، أن تحكم للمؤمن على المؤمن له الأحوال المبينة في الفقرتين السابقتين بمبلغ مساو لقسط التأمين إذا أثبت سوء

النية من جانب المؤمن له ، أو بمبلغ لا يجاوز نصف هذا القسط إذا انتفى سوء النية .

مادة ٣٤٨

١- على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التى تطرأ أثناء سريان التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذى يتحمله المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها ، فإذا لم يتم الإخطار فى هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد .

٢ - وإذا تم الإخطار فى الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقى التأمين ساريا مقابل زيادة فى قسط التأمين . أما إذا كانت زيادة الخطر ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن إما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ إخطاره بزيادة الخطر ، وإما إبقاء العقد مع المطالبة بزيادة قسط التأمين مقابل زيادة الخطر ، وفى الحالة الأولى يكون للمحكمة - بناء على طلب المؤمن - أن تحكم له بمبلغ مساو لقسط التأمين .

مادة ٣٤٩

١ - يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو نائبه ، وفى هذه الحالة يكون للمحكمة أن تحكم للمؤمن على المؤمن له بمبلغ لا يجاوز القسط الكامل للتأمين بمراعاة ما لحقه من أضرار فإذا انتفى التدليس عد العقد صحيحا بمقدار قيمة الأشياء المؤمن عليها .

٢ - وإذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن الا فى حدود مبلغ التأمين .

مادة ٣٥٠

١ - يقع باطلا عقد التأمين الذى يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ قبل إبرام العقد إلى مكان توقيع العقد أو إلى المكان الذى يوجد به المؤمن له أو المؤمن .

٢ - وإذا عقد التأمين على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل الا إذا تبت أن المؤمن له كان يعلم شخصيا قبل إبرام عقد التأمين بهلاك الشىء المؤمن عليه أو أن المؤمن كان يعلم شخصيا قبل إبرام العقد بوصول هذا الشىء .

مادة ٣٥١

إذا كان الخطر مؤمنا عليه فى عقد واحد من عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته فى مبلغ التأمين وفى حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم .

مادة ٣٥٢

١ - عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة فى تاريخ واحد أم فى تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور فى هذه العقود يزيد على قيمة الشىء المؤمن عليه عدت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع - فى حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشىء المؤمن عليه - على من يختاره من المؤمنين المتعددين وبغير تضامن بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذى يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشىء المؤمن عليه .

٢- ويجب على المؤمن له الذى يطلب تسوية الضرر الذى لحق به أن يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الأخرى التى يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول .

٣ - ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذى التزم به ، فإذا كان أحدهم معسرا وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين .

٤ – وفى حالة ثبوت الغش من المؤمن له يكون كل عقد من عقود التـــأمين المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن وللمحكمة عند الحكم بإبطـــال العقد أن تقضى بالتعويضات المناسبة لمن يستحقها بما لا يجاوز القسط الكلى للتأمين .

مادة ٣٥٣

يسأل المؤمن عما يأتى :

أ – الأضرار المادية التى للحق الأشياء المؤمن عليها بسبب وقـــوع خطـــر بحرى أو حادث يعد قوة قاهرة إذا كان الخطر أو الحادث مما يشمله التأمين

ب – حصة الأموال المؤمن عليها فى الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين .

ج – المصروفات التى تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المـــؤمن عليها من ضرر مادى أو للحد منه .

مادة ٣٥٤

١– يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق الأشياء المؤمن عليها بخطأ المؤمن له أو بخطأ تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن الضرر ناشئ عـــن خطأ عمدى أو خطأ جسيم صادر من المؤمن له .

٢ – ومع عدم الإخلال بحكم " الفقرة ٢ " من المادة ٣٧٧ من هذا القـــانون يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق الأشياء المؤمن عليهـــا بخطـــأ الربان أو البحارة .

مادة ٣٥٥

يبقى المؤمن مسئولا عن الأخطار التى يشملها التأمين فى حالة الاضـــطرار إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة ، وإذا لم يكـــن تغييـــر الرحلـــة أو الطريق اضطراريا يبقى المؤمن مسئولا عن الحوادث التى يثبت أنها وقعت فى جزء من الطريق المتفق عليه ، أو الطريق المعتاد فى حالة عدم وجـــود إتفاق .

مادة ٣٥٦

١- لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية وأعمال القرصنة والاستيلاء والاضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب والأضرار الناشئة بطريق مباشر أو غير مباشر عن تفجيرات أو إشعاعات نووية أيا كان سببها الا إذا اتفق على غير ذلك.

٢ - عدا ما نصت عليه المادة ٣٧٨ من هذا القانون لا يشمل التأمين الأضرار التى تحدثها الأشياء المؤمن عليها للاموال الأخرى أو الأشخاص .

مادة ٣٥٧

إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب يشمل هذا التأمين الأضرار التى تلحق الأشياء المؤمن عليها من الأعمال العدائية أو الانتقامية أو الأسر أو الاستيلاء أو الإيقاف أو الإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات أو السلطات سواء كان معترف بها أو غير معترف بها أو بسبب انفجار الغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت .

مادة ٣٥٨

إذا تعذر معرفة ما إذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربى أو خطر بحرى ، اعتبر ناشئا عن خطر بحرى ما لم يثبت خلاف ذلك .

مادة ٣٥٩

لا يسأل المؤمن عما يأتى :

أ - الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتى فى الشىء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ، وذلك مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (١) من المادة ٣٧٧ من هذا القانون .

ب - النقص العادى الذى يطرأ على البضائع أثناء الطريق .

ج - الأضرار المادية الناشئة عن الإلتزامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم ، واختراق الحصار وأعمال التهرب وممارسة تجارة ممنوعة .

د – التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز .
هـ- الأضرار التى لا تعد تلفا ماديا يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التى تؤثر فى العمليات التجارية التى يجريها المؤمن له .

مادة ٣٦٠

١- يجوز الإتفاق على إعفاء المؤمن من التعويض عن الضرر فى الحدود التى يعينها العقد ، ويستنزل مقدار الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملا إذا جاوز الضرر حد الإعفاء .
٢ – وفى جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد استنزال النقص العادى الذى يصيب الشىء المؤمن عليه أثناء الطريق .

مادة ٣٦١

يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والمصروفات فى المكان والزمان المتفق عليهما ، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشىء المؤمن عليه وان يعطى بيانا صحيحا عند التعاقد بالظروف التى يعلم بها والتى من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التى يجرى التأمين عليها وأن يطلعه أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة فى هذه الأخطار فى حدود علمه بها .

مادة ٣٦٢

١- إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد ، ولا ينتج عن الإيقاف أو الفسخ أثرة الا بعد إنقضاء خمسة عشر يوما على إعذار المؤمن له بالوفاء وأخطاره بإيقاف التأمين أو فسخه ، ويجوز أن يقع الإعذار بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو ببرقية أو تلكس فى آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن ، كما يجوز أن يقع الإعذار بالوفاء والأخطار بإيقاف التأمين أو فسخه بإجراء واحد.

٢ - وإذا كان قسط التأمين والمصروفات لم تدفع فلا يحول الإخطار بإيقاف التأمين دون عمل أخطر آخر بفسخ العقد .

٣ - وفى حالة وقف العقد يعود التأمين إلى إنتاج أثاره بعد مضى أربع وعشرين ساعة من دفع القسط والمصروفات .

٤ - ولا يسرى أثر الإيقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذى انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أى حادث وقبل الإخطار بالإيقاف أو الفسخ ، ويجوز للمؤمن فى حالة وقوع حادث أن يتمسك فى مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق .

مادة ٣٦٣

على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما فى استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها ، وعليه أن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن فى الرجوع على الغير المسئول ويكون المؤمن له مسئولا عن الضرر الذى يلحق المؤمن بسبب إهمال تنفيذ هذه الإلتزامات .

مادة ٣٦٤

تسوى الأضرار بطريقة التعويض الا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن فى الأحوال التى يجيز له الإتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة .

مادة ٣٦٥

لا يلزم المؤمن بإصلاح الأشياء المؤمن عليها أو إستبدال غيرها بها .

مادة ٣٦٦

على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها فى الخسارات المشتركة ومصروفات الإنقاذ بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التى يتحملها المؤمن أن وجدت.

مادة ٣٦٧

لا يجوز أن يكون ترك الأشياء المؤمن عليها جزئيا أو معلقا على شـرط ، كما لا يجوز الرجوع فيه الا برضاء المؤمن ، ويترتب على الترك إنتقـال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن وإلتزامه بدفع مبلغ التـأمين بكاملـه ويحدث إنتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم إعلان المؤمن له رغبته فى الترك إلى المؤمن ، ويجوز للمؤمن أن يرفض إنتقال ملكية الأشياء المـؤمن عليها إليه ، وذلك دون إخلال بإلتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله .

مادة ٣٦٨

يبلغ الترك إلى المؤمن باعلان على يد محضر أو بخطاب مسجل مصحوب بعلم وصول . ويجب أن يحصل الإعلان خلال ثلاثة أشهر من تاريخ علـم المؤمن له بالحادث الذى يجيز الترك أو مـن تـاريخ إنقـضاء المواعيـد المنصوص عليها فى المادتين ٣٨٣ ، ٣٩٢ من هذا القانون .

مادة ٣٦٩

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته فى الترك أن يصرح بجميـع عقـود التأمين التى أجراها أو التى يعلم بوجودها .

مادة ٣٧٠

إذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث وترتب عليه ضرر للمؤمن ، جاز الحكم بسقوط حقه فـى التـأمين كلـه أو بعضه.

مادة ٣٧١

يحل المؤمن محل المؤمن له فى جميع حقوقه التى نشأت بمناسبة الأضـرار التى يشملها التأمين فى حدود التعويض – الذى دفعة .

مادة ٣٧٢

١ – تنقضى بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين .

وتحسب هذه المدة كما يلى :

أ – من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى – المطالبة به .

ب - من تاريخ وقوع الحادث الذى تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلـق بـدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى تلحق بالسفينة .

جـ - من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيـه ، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التى تلحق بالبضائع ، أما إذا كان الحادث لاحقا لأحد هذين التاريخين سرت من تاريخ وقوع الحادث .

د - من تاريخ وقوع الحادث ، فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريق الترك وفى حالة تحديد مهلة فى العقد لإقامة دعوى التـرك تـسرى المدة من تاريخ إنقضاء هذه المهلة .

هـ - من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بـدعوى الإسـهام فـى الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بمصروفات الإنقاذ .

و - من التاريخ الذى يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من تـاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير .

٢ - وتنقضى بمضى سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقـد التأمين ، وتبدأ هذه المدة من تاريخ الوفاء بغير المستحق .

٣ - وفى جميع الأحوال تنقطع المدة بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار ، وذلـك بالإضافة إلى الأسباب المقررة فى القانون المدنى .

الفصل الثانى
أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين البحرى

أولا - التأمين على السفينة

مادة ٣٧٣

يكون عقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة محدودة .

مادة ٣٧٤

١- يسرى ضمان المؤمن فى التأمين بالرحلة منذ البدء فى شحن البضائع إلى الإنتهاء من تفريغها دون أن تجاوز مدة سريان التأمين على أية حال خمسة عشر يوما من وصول السفينة إلى المكان المقصود وإعلان الربان باستعداد السفينة لتفريغ الشحنة .

٢ - وإذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها فى المكان المقصود .

مادة ٣٧٥

إذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة إعتبر المكان المعين فى وثيقة التأمين لإنتهاء الرحلة الأخيرة مكان إنتهاء سريان ضمان المؤمن .

مادة ٣٧٦

إذا كان التأمين لمدة محددة شمل ضمان المؤمن الأخطار التى تقع فى اليوم الأول من مدة الأخطار التى تقع فى اليوم الأخير منها ، ويحسب اليوم على أساس أربع وعشرين ساعة تبدأ من ساعة إبرام العقد وفقاً للتوقيت الزمنى فى المكان الذى أبرم فيه عقد التأمين .

مادة ٣٧٧

١- لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتى فى السفينة الا إذا كان العيب خفيا.

٢ - ولا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة

مادة ٣٧٨

عدا الضرر الذى يصيب الأشخاص يلتزم المؤمن التعويضات أيا كان نوعها التى تترتب على المؤمن له قبل الغير فى حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم

مادة ٣٧٩

١- إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن منها

٢ - وإذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا ملكت السفينة كليا أو قرر المؤمن له تركها للمؤمن وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن، أما إذا كان الهلاك أو الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط الا المقدار الذى يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذى أدى إلى هلاك السفينة أو إعلان تركها .

مادة ٣٨٠

١- يضمن المؤمن فى حدود مبلغ التأمين الأضرار الناشئة عن كل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين وأن تعددت الحوادث .

٢ - ويجوز الإتفاق على أن يكون للمؤمن حق طلب قسط تكميلى عقب كل حادث .

مادة ٣٨١

فى حالة التسوية بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصروفات إستبدال القطع والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطالتها أو عن أى سبب آخر .

مادة ٣٨٢

١- مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٣٤٩ من هذا القانون إذا اتفق فـي عقـد التأمين على قيمة السفينة فلا تجوز المنازعة فيها الا فى حالة الإسهام فـي الخسارات المشتركة أو مصروفات الإنقاذ وفقاً للمادة ٣٦٦ من هذا القانون .

٢ - وتشمل القيمة المتفق عليهـا جـسم الـسفينة والآلات المحركـة لهـا والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصروفات التجهيز .

٣ - وكل تأمين أيا كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكة للمـؤمن لـه وحدها يترتب عليه فى حالة الهلاك الكلى أو ترك تخفيض القيمـة المتفـق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات .

مادة ٣٨٣

١ - يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن فى الحالات الآتية :

أ - إذا ملكت السفينة كلها .

ب - إذا كانت نفقات إصلاح السفينة أو إنقاذها تعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة فى وثيقة التأمين .

جـ - إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ، ويفترض هلاك السفينة فى تاريخ وصول هذه الأنباء .

د - إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك فى المكان الذى توجد فيه السفينة ، الا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكنا .

٢ - وإذا شمل التأمين أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه فى ترك السفينة فى حالة أسرها أو احتجازها أو إيقافها بناء على أمر من الـسلطات العامة وذلك إذا لم يتمكن المؤمن له من استرداد السفينة خلال أربعة أشـهر من تاريخ قيامه بأخطر المؤمن بوقوع الحادث .

مادة ٣٨٤

١- تسرى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف .

٢- وتعد البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز بالنسبة إلى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير .

مادة ٣٨٥

١- إذا انتقلت ملكية السفينة أو أجرت غير مجهزة أستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أو المستأجر بشرط أن يخطر المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ إنتقال الملكية أو من تاريخ الإيجار ، ولا يحسب فى هذا الميعاد أيام العطلة الرسمية وعلى المالك الجديد ، والمستأجر أن يقوم بجميع الإلتزامات التى كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى هذا التأمين .

٢ - ويجوز للمؤمن أن يطلب فسخ العقد خلال شهر من تاريخ أخطاره بإنتقال الملكية أو الإيجار ، وفى هذه الحالة يستمر العقد قائما مدة خمسة عشر يوما من تاريخ طلب الفسخ .

٣ - ويبقى المؤمن له الأصلى ملزما قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ إنتقال الملكية أو تاريخ الإيجار .

٤ - وإذا لم يقع الأخطار بإنتقال الملكية أو بالإيجار فى الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة (١) عد التأمين موقوفا من تاريخ إنتهاء الميعاد ، ويعود عقد التأمين إلى نتاج أثاره بعد إنقضاء أربع وعشرين ساعة من حصول الأخطار ، ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد .

٥ - ولا تسرى أحكام هذه المادة فى حالة ملكية السفينة على الشيوع الا إذا شمل إنتقال الملكية أغلبية الحصص .

مادة ٣٨٦

تسرى أحكام المواد من ٣٧٣ إلى ٣٨٥ من هذا القانون على عقد التأمين الذى يقتصر على مدة وجود السفينة فى ميناء أو مرسى أو حوض جاف أو فى أى مكان آخر ، كما تسرى هذه الأحكام على التأمين على السفينة وهى فى دور البناء .

ثانيا ـ التأمين على البضائع

مادة ٣٨٧

يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة إشتراك .

مادة ٣٨٨

تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون إنقطاع فى أى مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان فى وثيقة التأمين .

مادة ٣٨٩

إذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلا لنقل برى أو نهرى أو جوى مكمل لهذه الرحلة سرت قواعد التأمين البحرى خلال مدة النقل المذكور الا إذا اتفق على غير ذلك .

مادة ٣٩٠

لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على البضائع على الأعلى من المبالغ الآتية :

أ – ثمن شراء البضاعة فى زمان ومكان الشحن أو سعرها الجارى فى هذا الزمان والمكان إذا كانت غير مشتراة ، وتضاف مصروفات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول والربح المتوقع .

ب – قيمة البضاعة فى زمان ومكان الوصول أو فى التاريخ الذى كان يجب أن تصل فيه فى حالة هلاكها .

جـ – ثمن بيع البضاعة إذا باعها المؤمن له مضافا إليه المبالغ الأخرى التى قد يتفق عليها فى عقد البيع .

مادة ٣٩١

تقدر الخسائر التى أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة فى زمن ومكان واحد، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين .

مادة ٣٩٢

١- يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن في الحالات الآتية :

أ - إذا انقطعت أنباء السفينة مدة ثالثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها ويفترض هلاك السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء .

ب - إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ عمليات نقل البضائع بأي طريقة أخرى إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له بأخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة .

ج - إذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها المبينة في وثيقة التأمين على الأقل .

د - إذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي متى نشأ الضرر نتيجة وقوع أحد الأخطار التي يشملها التأمين .

٢ - وإذا كان التأمين يشمل أخطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك البضائع في حالة اسر السفينة أو احتجازها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة وذلك إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بأخطار المؤمن بوقوع الحادث .

مادة ٣٩٣

إذا أبرم التأمين بوثيقة إشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد المؤمن بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين التي يقوم المؤمن له بدفعها ، أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حدة .

مادة ٣٩٤

يلتزم المؤمن له في وثيقة الإشتراك بأخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي بقبول التأمين عليها :

أ – جميع الشحنات التى تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذا لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائيا متى ترضت للخطر المؤمن منه بشرط أن يقدم المؤمن له الأخطار عنها فى الميعاد المنصوص عليه فى وثيقة التأمين .

ب – جميع الشحنات التى تتم لحساب الغير الذى عهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون للمؤمن له مصلحة فى الشحنة بوصفة وكيلا بالعمولة أو أمينا على البضائع أو غير ذلك ، ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الا من وقت أخطار المؤمن بها .

مادة ٣٩٥

١– إذا خلف المؤمن له الإلتزامات المنصوص عليها فى المادة السابقة جاز للمؤمن أن يطالب بفسخ العقد فورا مع أداء تعويض يعادل أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التى لم يخطر بها .

٢ – وإذا ثبت سوء نية المؤمن له ، جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمديه من جانب المؤمن له .

مادة ٣٩٦

على المؤمن له فى جميع حالات التأمين على البضائع أخطر المؤمن من خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف وإلا افترض أنه تسلمها سليمة ما لم يثبت المؤمن له خلاف ذلك

ثالثا ـ التأمين من المسئولية

مادة ٣٩٧

فى حالة التأمين لضمان المسئولية لا يجوز الرجوع على المؤمن عند وقوع الحادث المذكور فى وثيقة التأمين الا إذا وجه الغير الذى أصابه الضرر

مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له . ويكون إلتزام المؤمن فى حدود مـا يلتزم المؤمن له بأدائه من تعويض .

مادة ٣٩٨

إذا كان محل التأمين من المسئولية تعويض الضرر الذى يصيب الغير بفعل السفينة طبقاً لأحكام المادة ٣٧٨ من هذا القانون فلا ينتج التأمين أثره الا إذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفى لتعويض الضرر .

مادة ٣٩٩

إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسئولية التزم كل مؤمن على حدة عن كـل حادث فى حدود المبلغ المبين فى وثيقة التأمين الخاصـة بـه وإن تعـددت الحوادث ، على أن لا يجاوز مجموع ما يحصل عليه المؤمن له قيمة الضرر الناشئ عن المسئولية .

مادة ٤٠٠

يجوز لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأمينا لضمان مسئوليته عن الأضرار التى تصيب السفينة أو الغير أثنـاء عمليـات البنـاء أو إجـراء الإصلاحات ، ولا تسرى على هذا التأمين أحكام التأمين البحرى الا إذا أتفق على سريانها .

ملحق رقم (٢)
نصوص التأمين البحري في القانون السوداني
نص وحيد وارد في قانون النقل البحري السوداني لعام ٢٠١٠

عقد التأمين البحرى

المادة ١٦٣

(١) يكون التأمين البحرى بموجب عقد يلتزم بموجبه المــؤمن بتعــويض المؤمن له عن الأخطار البحرية نظير دفع أقساط التأمين وفق أحكام قــانون الرقابة على التأمين لسنة ٢٠٠١ وقانون التأمين والتكافل لسنة ٢٠٠٣ .

(٢) يجوز التأمين على جميع الأموال التى تكون معرضة لأخطار البحر ولا يجوز أن يستفيد من التأمين إلا من كانت له مصلحة تأمينية مــشروعة فــى عدم وقوع الخطر .

ملحق رقم (٣)
نصوص التأمين البحري في القانون اللبناني
مستخرج من قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٤٧

في الضمان
الفصل الأول
شروط تكوين العقد وصحته وموجبات المضمون

مادة ٢٩٣

الضمان البحري هو عقد يرضى بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة.

مادة ٢٩٤

جميع أحكام هذا الباب التي لم يصرح على وجه خاص بأنها مرعية الإجراء على الرغم من كل إتفاق مخالف أو بأن عدم رعايتها موجب للبطلان لا تكون الا بمثابة تأويل لمشيئة المتعاقدين ويجوز مخالفتها بمقتضى نص صريح.

مادة ٢٩٥

ينظم عقد الضمان خطيا وعلى نسختين أصليتين.

ويجب أن يبين فيه ما يأتي:

- تاريخ عقد الضمان وكونه عقد قبل الظهر أو بعده.
- إسم طالب الضمان لحسابه أو لحساب غيره واسم محل اقامته.
- الأخطار التي يأخذها الضامن على عهدته وحدود مدتها.
- المبلغ المضمون.
- قيمة القسط أو بدل الضمان.

ويوقعه الضامن والمضمون أو سمسار الضمان لحساب المضمون.

ويمكن تنظيمه لشخص مسمى أو للأمر أو لحامله.

لكل من المتعاقدين أن يتسلم صورة مطابقة للأصل عن وثيقة الضمان.

مادة ٢٩٦

لا يمكن استحضار الضامنين الا أمام محكمة مكان توقيع العقد.

ولكن إذا وقع على العقد وكيل فللمضمون أن يـدعي أمـام محكمـة مقـام الضامن.

واذا وقع في مكان واحد على اكثر من نصف قيمة الضمان فللمـضمون أن يستحضر سائر الضامنين أمام محكمة هذا المكان التي تكون قد وضعت يدها على دعوى بغية فصل الدعوى نفسها بوجههم.

مادة ٢٩٧

أن اي كتم معلومات أو تصريح كاذب من قبل المضمون حين انشاء العقـد واي إختلاف بين عقد الضمان وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل الضمان حتى في حالة إنتفاء نية الاحتيال.

ويبطل الضمان حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والإختلاف والتصريح الكاذب تأثير في الضرر أو في هلاك الشيء المضمون.

يبقى بإكتساب الضامن كامل القسط إذا كان للمضمون نية الاحتيال ونـصفه في حال إنتفاء هذه النية.

مادة ٢٩٨

وعلى المضمون أن يبلغ الى الضامن تحت طائلة العقوبة نفسها الحـوادث اللاحقة للعقد التي قد تعدل فكرة الخطر عند الضامن.

مادة ٢٩٩

يحق للضامن أن يتذرع تجاه حامل وثيقة الضمان، وان تكن منظمة للأمر أو لحاملها بالإعتراضات المختصة بها التي كان في وسعه الإحتجاج بها علـى المضمون الأول فيما لو كان التحويل لم يقع.

مادة ٣٠٠

يمكن دائما فسخ عقد الضمان تبعا لمشيئة المضمون ما دامت الأخطار لم يبتدئ مجراها.

والمضمون الذي لا يستطيع إثبات حالة القوة القاهرة يدفع للضمان بدل تعويض مقطوع نصف القسط المحدد في العقد.

مادة ٣٠١

إذا كان موضوع الضمان بضائع للذهاب والاياب ولم يكن شحن الاياب بعد بلوغ السفينة محل وصولها الأول أو لم يكتمل شحن الاياب فينال الضامن مقدار ثلثي القسط المتفق عليه لا غير ما لم يقع إتفاق مخالف.

مادة ٣٠٢

في حالة إفلاس المضمون أو توقفه المشهور عن الدفع أو في حالة عدم دفعه لقسط مستحق يحق للضامنين بعد إنذار غير مجد يبلغ الى محل اقامة المضمون ويرمي الى وجوب الدفع أو تقديم كفالة مقبولة بمهلة أربع وعشرين ساعة أن يفسخوا بتبليغ بسيط ولو بكتاب مضمون إبتداء من اخر الاخبار كل ضمان جار تعين في التبليغ على أن يتخلى الضامنون عن القسط بنسبة مدة الأخطار الباقية وتبقى الزيادة دينا لهم.

غير انه يجوز إجراء الإنذار والتبليغ معا بصك واحد.

وللمضمون الحقوق نفسها في حالة إفلاس الضامن أو توقفه المشهور عن الدفع.

لا تطبق أحكام الفقرة الأولى على من كان حسن النية ومن الغير وحائزا حسب الأصول وثيقة الشحن ووثيقة الضمان أو ذيلها.

مادة ٣٠٣

إن بيع السفينة العلني يوقف الضمان حكما في يوم البيع ويستمر الضمان كما في حال إجراء بيع خاص يتناول أقل من نصف القيمة المضمونة.

إذا تناول بيع خاص نصف القيمة المضمونة على الأقل فلا يستمر الضمان الا برضى الضامنين.

مادة ٣٠٤

لا يفضي ايجار السفينة الى فسخ الضمان ما لم يقع إتفاق مخالف.

مادة ٣٠٥

على المضمون أن يبلغ الى الضامنين نبأ الكارثة أو الخسارة بمهلة ثلاثة أيام من تسلمه النبأ.

وعليه أن يلطف بقدر الإمكان من تأثير الخطر وان يتخذ كل التدابير الواقية وان يشرف على أعمال انقاذ الأشياء المضمونة أو أن يجري هذه الأعمال وان يحفظ حق كل ادعاء على المسؤولين من الغير.

مادة ٣٠٦

يحتفظ المضمون الذي يعمل في الانقاذ بحقوقه في التعويض والترك. وله الحق باسترداد نفقاته بناء على مجرد تأكيده ومع الاحتفاظ بالاحتيال الذي يثبته الضامن.

وللضامن بدوره أن يتخذ بنفسه كل التدابير الواقية أو النافذة دون أن يكون لاحد حق الإحتجاج عليه بأنه اجرى عمل ملكية.

مادة ٣٠٧

على المتسلمين أن يتصلوا بعملاء الضامنين أو بوكلائهم المذكورين في الوثيقة إذا وجدوا والا فبالسلطة المحلية المختصة لأجل الكشف عن الهلكات والخسائر البحرية تحت طائلة عدم قبول الدعوى.

وعليهم أيضا تحت طائلة العقوبة نفسها أن يتموا إجراء هذه الكشوف بمهلة ثمانية أيام تلي اليوم الذي يضع فيه الناقل البضاعة تحت تصرفهم أو تصرف ممثليهم أو وكلائهم على أن لا تتجاوز هذه المهلة ثلاثين يوما إبتداء من تاريخ وصول البضاعة الى المحل المقصود.

غير أن مهلة الثلاثين يوما هذه لا تسري على المتسلم الذي يثبت انه كان يجهل وصول البضاعة الى المحل المقصود.

مادة ٣٠٨

إذا كانت عقود ضمان البضائع مثبتة بوثائق إشتراك غير ثابتة اي بوثـائق فيلزم المضمون أن يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكـل الـشحنات الموسـوقة لحسابه أو لحساب غيره من الأشخاص الذين عهدوا اليه في ضمان بضائعهم بقدر ما يتناولها الضمان.

إذا لم يقم المضمون بهذا الموجب فيمكن إلغاء العقد بناء على طلب الضامن الذي يحتفظ بالأقساط المدفوعة في كل الأحوال ويحق لـه دفـع الأقـساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها.

إذا كان المدد المصرح به يختص ببضائع مضمونة لحساب الغير فلا يكـون له اي مفعول أن أعطي بعد تحقيق النكبة الطارئة.

مادة ٣٠٩

يجوز عقد الضمان لمصلحة شخص غير معين. ويكون هذا البند بمثابة عقد ضمان في مصلحة الشخص الذي يوقع الوثيقة وبمثابة تعاقـد للغيـر فـي مصلحة المنتفع معلوما كان أم مستقبلا.

أن موقع الوثيقة المختصة بالضمان المعقود لمصلحة شخص غير معين ملزم وحده تجاه الضامن بدفع القسط ولكن الإعتراضات التي يمكن الـضامن أن يتذرع بها تجاه الموقع يمكن أيضا الإحتجاج بها تجاه الشخص الذي يـستفيد من الضمان.

الفصل الثاني
موضوع الضمان

مادة ٣١٠

كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضمانا للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الانشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والاغذية واجر البحارة واجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالاجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة.

مادة ٣١١

تحتوي القيمة المقبولة عن السفينة كل تفرعاتها شائعة ولا سيما الاغذية وسلفات البحارة والاجهزة وكل النفقات ما لم يكن بالإمكان إثبات تعلق بعض هذه النفقات بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة.

مادة ٣١٢

إذا كان موضوع الضمان اجرة السفينة الصافية فيخمن مبلغ هذه الاجرة بستين بالماية من الاجرة القائمة إذا لم ينص العقد على مبلغ معين.

مادة ٣١٣

يحدد الربح المأمول بعشر القيمة في مكان السفر ما لم يقبل الضامنون صراحة بتقدير اعلى فيقتضي عندئذ تحديد حصة هذه العلاوة في الوثيقة.

مادة ٣١٤

إذا لم تحدد قيمة البضائع في العقد فيمكن إثباتها بواسطة قائمات البضائع والدفاتر والا فتقدر البضائع بحسب السعر الرائج في وقت الشحن ومحله مع جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها الى السفينة والاجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وبدل الضمان والربح المأمول عند الإقتضاء.

وهذا شأن تقدير جرم السفينة وحيزومها ومهماتها وأدواتها فانه يقرر بناء على قيمتها في يوم إبتداء الأخطار.

وتقدر الاجهزة والاغذية وكل الأشياء القابلة لثمن مالي بحسب قيمتها في محل إبتداء الأخطار ووقته.

مادة ٣١٥

للضامن دائما أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق قيمة الشيء المضمون الحقيقية حتى في حال قبوله بتقدير المضمون، في الوثيقة.

مادة ٣١٦

يجوز للضمان أن يضمن شخصا آخر المخاطر التي ضمنها. وهذا التضمين يخضع لأحكام هذا الباب. ويبقى الضامن مسؤولا وحده تجاه المضمون.

مادة ٣١٧

يجوز للمضمون أن يضمن بدل الضمان.

مادة ٣١٨

كل عقد ضمان انشيء بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها يكون باطلا إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغا اما الى مكان وجود المضمون قبل اصداره الأمر بالضمان & واما الى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه الضامن.

إذا كان الضمان معقودا على الانباء السارة والسيئة، ولا يجوز هذا البند الا في ضمان السفينة مجهزة، فلا يلغى العقد ما لم يقدم الدليل على أن المضمون كان على علم بهلاك السفينة أو أن الضامن كان على علم بوصولها قبل توقيع العقد.

إذا ثبتت الحجة على المضمون فيدفع هذا للضامن ضعف القسط. وان ثبتت على الضامن فيدفع هذا للمضمون مبلغا قدره ضعف القسط المتفق عليه.

مادة ٣١٩

يكون الضمان الذي يعقده عميل باطلا إذا كان بإمكان هذا العميل أن يعلم بالنبأ.

ويكون باطلا كذلك إذا كان الموكل عالما به واذا كان الموكل قد علم بالنبأ بعد اصداره الأمر فعليه أن يصدر في الحال أمرا معاكسا يكون برقيا عند الإقتضاء. ويكون الضمان صحيحا إذا وقع عليه قبل وصول الأمر المعاكس.

مادة ٣٢٠

إذا اجيز للربان شحن بضائع لحسابه في السفينة التي يقودها فعليه في حال تضمينه لهذه البضائع أن يثبت للضامنين بجميع الطرائق شراء البضائع وان يقدم عنها وثيقة شحن قد وقعها اثنان من كبار البحارة.

مادة ٣٢١

إذا لم يوجد وثيقة شحن أو إذا احتوت وثيقة الشحن بنودا تحد من القيمة الثبوتية للوثيقة الصادرة عن الربان فعلى المضمون أن يقدم صكوكا اخرى مثبتة للشحن، كقائمات حساب الشراء وبيانات الحمولة والنسخ التي سلمتها الجمارك وبيانات النقل والرسائل. وتقبل البينة الشخصية عند إنتفاء سائر البينات.

مادة ٣٢٢

يتحتم أن يكون الضمان البحري عقد تعويض على الرغم من كل إتفاق مخالف. ولا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية احسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ.

مادة ٣٢٣

يحق للشخص أن ينشئ بقدر ما يشاء من عقود الضمان على شيء واحد بشرط أن لا يجني من تراكم هذه العقود نفعًا يفوق الهلاك الذي التحقُ به.

مادة ٣٢٤

إذا عقد الضمان على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المضمون ووجد هناك غش أو خداع من قبل المضمون فيمكن إبطال العقد بناء على طلب الضامن ويستوجب لهذا كامل القسط من قبيل التعويض.

واذا لم يكن غش ولا خداع فالعقد يعد صحيحا علـى قـدر قيمـة الأشـياء المضمونة كما هي مقدرة أو كما اتفق عليها.

ولا يحق للضامن استيفاء القسط عن المقدار الزائد لكن له أن ينال بدل عطل وضرر عند الإقتضاء.

مادة ٣٢٥

إذا كان مجموع المبالغ المضمونة في عـدة عقـود يفـوق قيمـة الأشـياء المضمونة فيمكن إيطال العقود وفقا للمادة السابقة في حال وجـود غـش أو خداع من قبل المضمون.

اما إذا لم يكن غش ولا خداع فتكون كل العقود صحيحة ويأتي كـل منهـا مفاعيله بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المضمون.

ويمكن تنحية هذا النص ببند في الوثيقة يعتمد قاعدة ترتيب التواريخ أو ينص على تضامن الضامنين.

مادة ٣٢٦

إذا كان عقد الضمان لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المـضمون عـدا الشخص المضمون كأنه ما برح ضامنا لنفسه القسم الباقي فيتحمل مـن ثـم قسما يناسبه من الضرر الا إذا نص صريحا علـى انـه يحـق للـشخص المضمون- ضمن حدود مبلغ الضمان- أن يتناول تعويـضا كـاملا إذا لـم يجاوز الضرر القيمة المضمونة.

الفصل الثالث
في المخاطر المضمونة والمخاطر المستثناة

مادة ٣٢٧

يعتبر الضمان ذا طابع بحري بمجرد عقده على مركب ينعت " بالسفينة " وان يكون هذا المركب لا يتعاطى الملاحة البحرية.

ويشمل الضمان السفينة في وقت ترميمها واقامتها في الاحواض وفي الاحواض الجافة وعموما في اي موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليه في الوثيقة.

مادة ٣٢٨

يبقى لضمان البضائع طابع الضمان البحري وان استهدفت للنقل البري أو النهري على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري الا بمثابة الفرع من الاصل.

مادة ٣٢٩

يتحمل الضامنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المضمونة من عاصفة وغرق وتشيب على البر وتصادم وارساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصدا والسرقة وعموما كل الطوارئ والحوادث البحرية.

ليست مخاطر الحرب الاهلية أو الخارجية على عاتق الضامن. واذا حصل إتفاق مخالف فيكون الضامن مسؤولا عن كل الاضرار والهلكات التي تلحق بالأشياء المضمونة من أعمال عدائية وأعمال ثأرية وتوقيف وضبط وارهاق من اية حكومة كانت صديقة أم عدوة معترفا بها أم غير معترف بها وعموما من كل الطوارئ والأعمال الحربية الجبرية.

على ضامني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي.

مادة ٣٣٠

الضامن مسؤول عن نفقات التعويم ونفقات اسعاف السفينة المتعرضة لخطر محقق ونفقات الانقاذ في البحر ونفقات القطر عندما تساق السفينة الى مرفأ بقصد ترميمها.

لا تطبق أحكام هذه مادة على التتشيب على البر الناتج عن حركة المد والجزر الطبيعية ولا على التتشيب الطارئ اما في الاقنية البحرية واما في الانهر والسواقي فوق الاماكن التي يبلغها المد والجزر.

مادة ٣٣١

إذا كانت نفقات الارساء الوقتي من الخسائر البحرية الخاصة فلا يكون غذاء البحارة واجرهم على عاتق الضامن.

ولكن إذا اقتيدت السفينة الى مرفأ افضل من مرفأ الارساء الوقتي قصد القيام فيه بترميمها على نفقة الضامنين فان غذاء البحارة واجرهم ونفقات القطر تكون على عاتق الضامنين.

وهذا شأن السفينة إذا أقامت في مرفأ ارساء وقتي بانتظار قطع ابدال ضرورية لاكمال السفر وعندما يكون الترميم على عاتق الضامنين.

مادة ٣٣٢

إذا تصادمت السفينة وسفينة غيرها للمضمون أو نالت منها اسعافا فتجري التسوية كما لو كانت السفن لمجهزين مختلفين. وان قضايا تبعة التصادم أو التعويض من الخدمات المقدمة يحددها تجاه اصحاب العلاقة في جرم السفينة حكم فرد يعين بإتفاق المضمونين إذا وجد والا فبقرار من رئيس المحكمة بصفته قاضيا للأمور المستعجلة.

وهذا شأن اصطدام السفينة بجرم ثابت أو عائم خاص بالمضمون.

مادة ٣٣٣

غرامة الخسائر البحرية المشتركة يتحملها الضامنون بالنسبة الى القيمة التي يضمنونها بعد حسم مبلغ الخسائر البحرية الخاصة المترتبة عليهم عند الإقتضاء.

مادة ٣٣٤

يعفى الضامنون من كل مطالبة عن التأخير بالإرسال أو بوصول البضائع وعن فروق الأسعار وعن العوائق المتأتية لصفقة المضمون التجارية بأي سبب من الأسباب.

مادة ٣٣٥

الضامن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة أو غير حرية بالمعذرة ارتكبها المضمون أو ممثلوه. وكل إتفاق مخالف يعتبر باطلا.

لا يكون ضامن جرم السفينة مسؤولا عن نتائج غش الربان وخداعه إذا كان هذا قد انتخبه مجهز السفينة.

مادة ٣٣٦

شذوذا عما قيل عن ضمان الاضرار التي يسببها البحارة قصدا، وخلافا لذلك يعفى الضامنون:

١- من أعمال الغش والخداع التي يقترفها الربان ومن الحوادث كافة على انواعها الناتجة عن خرق الحصار وعن التهريب وعن التجارة الممنوعة أو السرية ما لم يغير الربان بدون رضى مجهز السفينة أو ممثله ويستبدل بآخر غير الربان الثاني.

٢- ومن كل النتائج التي تترتب على السفينة من اي عمل كان يقوم به الربان أو البحارة على اليابسة.

مادة ٣٣٧

لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المضمون على عاتق الضامن الا إذا اشترط العكس ما لم يكن الضمان على جـرم الـسفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهز متيقظ أن يقـدره ولا أن يمنعه.

مادة ٣٣٨

غير أن هذا الضرر وهذا الهلاك يكونان على عاتق الضامن إذا طرأ علـى السفر تأخير خارق العادة من جراء طارئ يضمنه الضامن على أن تكـون الاضرار مسببة عن التأخير نفسه.

مادة ٣٣٩

ليس الضامن مسؤولا عن الاضرار التي يسببها الشيء المضمون لغيره من الأشياء أو الأشخاص ما لم يشترط عكس ذلك.

مادة ٣٤٠

أن مخاطر دعاوى الغير المرفوعة على السفينة بسبب تصادمها مع سـفينة غيرها أو اصطدامها بمركب عائم وبالسدود والارصفة وسـدود الاوتـاد أو بغيرها من الاجرام الثابتة تلقي على عاتق الضامنين تسعة اعشار الاضرار المحكوم بها لغاية تسعة اعشار المبلغ المضمون على الاكثر.

يتحمل المضمون عشر الاضرار ومحظور عليه تضمين هـذا العـشر. واذا حصلت مخالفة لهذا المنع فأنه يتحمل حسم عشر ثان.

يعفى الضامنون من كل دعوى يرفعها عليهم اي شخص كان ولاي سبب كان بداعي ضرر أو غرم يتعلقان بتحميل السفينة المضمونة وتعهداتها وكذلك من كل الدعاوى المرفوعة بداعي الوفاة أو الجرح وبداعي اي طارئ أو ضرر جسدي.

مادة ٣٤١

إذا هلكت السفينة وكان الربان صاحبها أو احد اصحابها فيرجأ دفع حصته من الضمان لغاية ابراز الشهادة التي تثبت نتيجة التحقيق الاداري الذي يجب اجراؤه بشأن سلوكه.

فإذا ثبت من هذا التحقيق أن الهلاك يرجع لأخطاء الربان وان لم يؤاخذ بغش أو خداع فيصح اعفاء الضامنين من حصة الربان المضمونة بعد دفعهم لـه على سبيل التسوية خمسين في المئة من التعويض.

مادة ٣٤٢

إذا كان الضمان على جرم السفينة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فان مخاطر الضمان المعقود لسفرة تجري من وقت اقلاع السفينة أو رفعها المرساة وتزول في وقت ارسائها أو ربطها في المكان المقصود غير انها إذا حملت بضائع فالمخاطر تجري من وقت الشروع بوسقها بالبضاعة وتزول حالما ينتهي التفريغ بدون مجاوزة مهلة خمسة عشر يوما بعد الوصول الى المكان المقصود ما لم يشحن في هذا المكان بضائع لسفر آخر قبل إنقضاء هذه المهلة وحينئذ تزول المخاطر في الحال.

مادة ٣٤٣

تعتبر الاقامة في المحجر الصحي جزءا من السفر الذي يقتضيها. ولكن إذا كانت السفينة المضمونة للسفرة تذهب للاقامة في محجر صحي الـئ غير المكان المقصود فتحق للضامن زيادة في القسط قدرها ثلاثة أرباع في المئة مشاهرة منذ يوم السفر للمحجر الصحي حتى يوم الاياب.

وتطبق زيادات القسط نفسها في حال اقامة سفينة أمام المرفأ المقصود إذا وجدته محصورا أو في حال رحيلها عنه الى غيره. وفي هذه الحالة لا ينفك الضامنون يتحملون المخاطر في اثناء كل مدة الاقامة والرحيل على أن لا

يجاوز هذا التمديد ستة أشهر إبتداء من تاريخ الوصول أمام المرفأ المحصور غير انهم ليسوا مسؤولين عن اية نفقة أو زيادة في المصروف ناتجة عن هذا الترحال وعن هذه الاقامة.

ويحق دائما للمضمون إذا شاء أن يضع حدا للمخاطر قبل الستة أشهر.

في حال الضمان بالقسط الموصول وهو الضمان المعقود عن المخاطر العارضة في الذهاب والاياب تمنح اقامة أربعة أشهر بدون زيادة في القسط إبتداء من وقت تعريج السفينة على اول مرفأ يتحتم عليها أن تتحرك منه. واذا استمرت الاقامة اكثر من أربعة أشهر فيستوجب للضامنين زيادة ثلثين في المئة عن كل شهر اضافي.

مادة ٣٤٤

إذا كان الضمان على السفينة مجهزة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فان المخاطر تجري من وقت ترك البضاعة اليابسة بقصد شحنها وتزول في وقت وضعها على الارض في مكان الوصول مع العلم أن كل مخاطر النقل الجاري مباشرة عبر القوارب من اليابسة الى السفينة ومن السفينة الى اليابسة تكون على عاتق الضامنين.

مادة ٣٤٥

إذا تغير السفر عن قصد بعد ذهاب السفينة فللضامن الحق في التعويض ولا يكون مسؤولا عن المخاطر واذا حصل هذا التغيير قبل السفر فيكون الضمان باطلا ويقبض الضامن نصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع.

مادة ٣٤٦

إذا تاهت السفينة تكون المخاطر الطارئة على طريقها الصحيح مضمونة على أن يكون للضامن الحق في أن يثبت أن هذه المخاطر نتيجة لهذا التيهان.

مادة ٣٤٧

يفضي تغيير السفينة الى بطلان العقد في الضمان على جرم السفينة.

وكذلك يبطل ضمان السفينة الجاهزة في حال تغييرها قصدا ما لـــم يـــشترط العكس.

مادة ٣٤٨

إذا شحنت البضائع المضمونة على سطح السفينة فـــلا يكـــون الـــضامنون مسؤولين عن المخاطر الا إذا كانت عادات الملاحة الثابتة تجيز هذا الشحن وكان لم يقع إتفاق مخالف.

الفصل الرابع
في تحديد تعويض الضمان وتسديده

مادة ٣٤٩

يتحتم مبدئيا على المضمون أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على الضامن. لكن له في حال حدوث طوارئ من التي تدعى بالغة أن يترك للضامن الشيء المضمون وان يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي.

الجزء الأول
في دعوى الخسارة البحرية

مادة ٣٥٠

كل اضرار وهلكات لا تفسح مجالا للترك تعتبر خسائر بحرية وتسوى بين الضامن والمضمون وفقا للقواعد التالية.

مادة ٣٥١

إذا كان هلاك السفينة كليا فيما يختص بخسائر السفينة الخاصة فيحدد الضرر بالنظر الى قيمة السفينة. وفي حال خسارة النفقات يحدد مبلغ الضرر بالنظر الى المبلغ الذي ينفقه المضمون بعد حسم الحصة التي قد تستوجب له عن الحادث المسبب للنفقات عند الإقتضاء.

مادة ٣٥٢

لا يدخل في تحديد الخسارة البحرية الا الثمن الثابت دفعه بقائمات الحساب عن التبديل والترميم الذي يعترف الخبراء بضرورته لاعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة وليس للمضمون أن يطمع بتعويض آخر بسبب نقص في الثمن أو البطالة أو اي سبب اخر سواء اكان على سبيل الخسارة البحرية الخاصة أم المشتركة.

للضامنين أن يفرضوا تنفيذ التبديل والترميم عن طريق المناقصة العلنية أو الخطية.

إذا جاوز المضمون هذا الفرض فيحسم ٢٥ % من مجموع مبلغ التبديل والترميم.

مادة ٣٥٣

تكون اغذية البحارة واجرهم على عاتق الضامنين ويقف مجرى أقساط الضمان المعقود لأجل معين في المهلة الجارية بين تاريخ تنظيم دفتر الشروط وتاريخ المناقصة على أن تجاوز هذه المهلة الثلاثة أيام.

مادة ٣٥٤

يجب على الربان أن لا يصفح السفينة وان لا يرمم قسمها السفلي في مرفأ الارساء الوقتي إذا ارتأى الخبراء أن بالإمكان تأجيل الانفاق لوقت اكثر ملائمة.

وعلى الربان أيضا قبل إجراء الإصلاحات في مرفأ الارساء الوقتي أن يستشير مأمور الضمان إذا وجد والا فقنصل لبنان. واذا كانت هذه الإصلاحات متعذرة أو باهظة النفقة فعليه أن لا يجري فيه الا الإصلاحات التي لا غنى عنها.

وللضامنين أن يرسلوا السفينة الى غير مرفأ مجهز يمكن من إجراء الإصلاحات باقتصاد في النفقة. وتقطر السفينة الى هذا المرفأ عند الإقتضاء.

مادة ٣٥٥

يجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض.

ويجب اخضاع التعويض لحسم التجديد. ويحدد هذا الحسم في وثائق الضمان.

مادة ٣٥٦

يجري تحديد الخسائر البحرية اللاحقة بالبضائع تحديدا نسبيا وقائما وبحسب المبلغ المدفوع اي:

١- بقياس قيمتها بعد تعرضها للخسارة على القيمة التي كانت لها في المرفأ المقصود أن هي وصلت سالمة وبتطبيق قدر انخفاض القيمة الحاصل من ذلك على قيمتها المضمونة.

٢- وبدون اسقاط النفقات المفروضة على البضاعة.

٣- وبدون اسقاط رسوم الجمرك.

مادة ٣٥٧

يمكن أن يشترط في الوثائق اعفاءات تحصر مفاعيل الضمان ويمكن أن تحدد هذه الاعفاءات اختياريًا في الوثائق.

وهذا الاشتراط يمنع كل تعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالمضمون القدر المشترط ويحسم من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر.

مادة ٣٥٨

لا علاقة للاعفاء بالسيلان المألوف وبالنقصان في السفر كما تقرهما العادة.

مادة ٣٥٩

التعويضات المستوجبة على الضامنين تدفع نقدا بعد ثلاثين يوما من تسليم جميع الأوراق الثبوتية.

مادة ٣٦٠

لا يحول الحكم الذي يجيز للضامن أن يقدم الدليل على وقائع تخالف الوقائع المدونة في الأوراق الثبوتية دون الحكم عليه بالدفع الموقت للتعويضات المستوجبة عليه بشرط أن يقدم المضمون كفيلا. يسقط تعهد الكفيل بعد إنقضاء سنتين في حال عدم الملاحقة.

وكذلك في حال وقوع التسوية بواسطة الترك.

مادة ٣٦١

إذا الزم الضامن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعتهما على شخص ثالث فله أن يمارس حقوق المضمون الذي عوضه وان يرفع دعاويه.

الجزء الثاني
في الترك

مادة ٣٦٢

يحق للمضمون في الحالات التالية أن يطالب بدفع كامل التعويض لقاء تحويل الحقوق التي يملكها في الشيء المضمون الى شركة الضمان.

مادة ٣٦٣

لا يمكن ترك السفينة المضمونة الا في الحالات التالية: إنقطـاع الاخبـار، اختفاء، اتلاف كلي، عدم صلاح للملاحة بسبب حادث بحري قاهر شرط أن يكون في الأمر خطر يشمله الضمان. وفي حال شمول الـضمان لمخـاطر الحرب: ضبط السفينة أو توقيفها بامر من السلطة.

مادة ٣٦٤

أن إنقطاع الاخبار بعد أربعة أشهر يمكن من ترك السفن البخارية كافة وبعد ستة أشهر يمكن من ترك جميع السفن الشراعية غير التي تعبر رأسي هورن والرجاء الصالح وبعد ثمانية أشهر يمكن من ترك هذه السفن الاخيرة.

تجري المهل من تاريخ تسلم آخر الاخبار.

مادة ٣٦٥

إذا كان الضمان معقودا لوقت معين وكانت أخطاره جارية في تاريخ إرسال آخر الاخبار فيفرض وقوع هلاك السفينة في وقت الضمان.

مادة ٣٦٦

تكون السفينة غير صالحة للملاحة إذا كان مجموع بدل الترميم الذي تقتضيه خسائر ناتجة عن طارئ بحري يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة.

مادة ٣٦٧

أن السفينة المقضى عليها بالتوقيف لإفتقارها الى وسائل الترميم المادية تعتبر أيضا غير صالحة للملاحة ويمكن أن تترك للضامنين بشرط أن يثبت عجزها عن الابحار بامان حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها الى مرفأ آخر حيث تجد

الوسائل الضرورية وبشرط أن يثبت أن المجهزين لم يكن باستطاعتهم أن يوصلوا الى مكان الارساء قطع الابدال الضرورية.

وبعكس ذلك لا يمكن اعتبار السفينة غير صالحة للملاحة ولا تركها للضامنين إذا قضي عليها بالوقوف لإفتقارها فقط الى المال الضروري لتسديد نفقات الترميم وغيرها.

مادة ٣٦٨

لا يمكن ترك البضائع المضمونة الا في الحالات التالية على شرط أن يكون في الأمر خطر يشمله الضمان:

١- في حال إنقطاع الاخبار بعد إنقضاء المهل المقررة في المادة ٣٦٤

٢- في حال عدم صلاح السفينة للسفر بسبب طارئ بحري إذا تعذر نقل البضائع بعد إنقضاء المهل المحددة ادناه وعلى الأقل إذا كان شحنها على متن سفينة اخرى لم يبتدئ في المهل نفسها: أربعة أشهر إذا وقع الحادث على شواطئ اوروبا أو جزرها أو على ساحل آسيا وافريقيا المتاخم للبحر المتوسط أو على ساحل آسيا المتاخم للبحر الاسود أو على شواطئ الاوقيانوس الاطلسي أو جزره في خارج اوروبا - ستة أشهر إذا وقع الحادث في سائر الشواطئ أو الجزر.

تجري هذه المهل من يوم ابلاغ المضمون الى الضامن حالة عدم الصلاح للملاحة. واذا وقع الحادث في مكان انقطعت عنه الملاحة بسبب الجليد أو بسبب قوة قاهرة فتمدد المهلة بقدر مدة هذا الإنقطاع.

٣- إذا بيعت البضائع في اثناء السفر من جراء اضرار مادية تقع على عاتق الضامن.

٤- إذا بلغ هلاك البضائع أو التلف المادي الذي لحق بها ثلاثة أرباع القيمة المضمونة على الأقل بقطع النظر عن سائر النفقات على إختلافها.

وفي حال شمول الضمان لأخطار الحرب.

٥- إذا ضبطت السفينة.

٦- إذا قضي عليها بالوقوف بامر من السلطة أو إذا اغتصبها القرصان.

مادة ٣٦٩

إذا اعلن عدم صلاح السفينة للملاحة فتبقى أخطار البضائع على عاتق ضامنها لغاية وصولها الى المكان المقصود ويتحمل الضامن علاوة على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع وخزنها واعادة شحنها كما يتحمل الزيادة في الاجرة الناتجة عن اعادة تسييرها وجميع نفقات الانقاذ المتعلقة بها.

مادة ٣٧٠

لا يمكن ترك اجرة السفينة الا:

١- إذا هلكت هذه الاجرة هلاكا كليا بطارئ بحري.

٢- إذا انقطعت الاخبار بعد إنقضاء المهل المحددة في المادة ٦٦٤

٣- إذا ضبطت السفينة في حال شمول الضمان لأخطار الحرب.

مادة ٣٧١

يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعوى تستهدف الترك إذا لم يمارس في مهلة ستة أشهر تبتدئ:

من يوم تسلم الخبر في حال الترك بسبب هلاك كلي أو بسبب الضبط أو التوقيف بامر من السلطة.

ومن يوم إنقضاء المهل المحددة بمادة ٣٦٤ في حال الترك بسبب إنقطاع الاخبار.

ومن يوم إنقضاء المهل المحددة في المادة ٣٦٨ في حال ترك البضائع بسبب عدم صلاح السفينة للملاحة.

وفي سائر الحالات من اليوم الذي اتيح فيه للمضمون الاستفادة من حقه في الترك.

مادة ٣٧٢

في حال تضمين الضمان يجب على الضامنين المضمونين أن يعلموا بالترك ضامن الضمان بمهلة شهر إبتداء من يوم تبليغ الترك الذي يقدم عليه المضمونون الأصليون.

مادة ٣٧٣

على المضمون حين اقدامه على الترك أن يصرح بجميع الضمانات والقروض الجزافية البحرية المعقودة. تعلق مهلة الدفع ريثما يبلغ هذا التصريح ولا ينتج عن ذلك اي تمديد للمهلة المحددة لاقامة دعوى الترك في المادة ٣٧١ إذا ادلى المضمون بتصريح كاذب عن سوء نية فانه يحرم من منافع الضمان.

وعند وقوع الخسارة البحرية تجري تسويتها كما تقدم.

مادة ٣٧٤

لا تحق لضامني السفينة اجرتها المنقوذة ولا الديون الناتجة عن الرحلة البحرية ولكن يجب ترك جميع الديون التي تمثل قسما من قيمة الأشياء المضمونة.

مادة ٣٧٥

لا يمكن أن يكون الترك جزئيا ولا مقيدا بشرط.

وهو لا يشمل الا الأشياء المضمونة المستهدفة للخطر.

مادة ٣٧٦

أن إنتقال الملكية الناتج عن الترك يكون نهائيا ولا يرجع عنه. ولا يمكن أن ينال منه اي حادث لاحق من مثل رجوع السفينة الى المرفأ.

مادة ٣٧٧

يكون الترك ممكنا في حال انقاذ السفينة بعد الغرق أو التشييب.

مادة ٣٧٨

إذا قبل الترك المبلغ أو اعتبر صحيحا فيكون الضامن مالكا للأشياء المضمونة إبتداء من وقت وقوع الكارثة.

مادة ٣٧٩

إذا لم يكن وقت الدفع محددا في العقد فيكون الضامن ملزما بدفع الضمان بعد تبليغ الترك بثلاثة أشهر.

مادة ٣٨٠

يسقط بحكم مرور الزمن بعد سنتين من تاريخ استحقاق الدين كل الـــدعاوى المتفرعة عن عقد الضمان خلا الدعاوى التي يقرر لها القانون مهلة اقصر ما لم يثبت المدعي انه كان يستحيل عليه رفع الدعوى.

ملحق رقم (٤)
نصوص التأمين البحري في القانون السوري
مستخرج من قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٥٠

مادة ٢٩٣

الضمان البحري هو عقد يرضى بمقتضاه الضامن بتعويض المضمون من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة.

مادة ٢٩٤

جميع أحكام هذا الباب التي لم يصرح على وجه خاص بأنها مرعية الإجراء على الرغم من كل إتفاق مخالف أو بأن عدم رعايتها موجب للبطلان لا تكون إلا بمثابة تأويل لمشيئة المتعاقدين ويجوز مخالفتها بمقتضى نص صريح.

مادة ٢٩٥

ينظم عقد الضمان خطياً وعلى نسختين أصليتين.

ويجب أن يبين فيه ما يأتي:

آ ــ تاريخ عقد الضمان وكونه عقد قبل الظهر أو بعده.

ب ــ إسم طالب الضمان لحسابه أو لحساب غيره واسم موطنه.

ج ــ الأخطار التي يأخذها الضامن على عهدته وحدود مدتها.

د ــ المبلغ المضمون.

هـ ــ قيمة القسط أو بدل الضمان. ويوقعه الضامن والمضمون أو سمسار الضمان لحساب المضمون.

ويمكن تنظيمه لشخص مسمى أو للأمر أو لحامله. لكل من المتعاقدين أن يتسلم صورة مطابقة للأصل عن وثيقة الضمان.

مادة ٢٩٦

لا يمكن استحضار الضامنين إلا أمام محكمة مكان توقيع العقد.

ولكن إذا وقع على العقد وكيل فللمضمون أن يدعي أمـــام محكمـــة مـــوطن الضامن.

وإذا وقع في مكان واحد على أكثر من نصف قيمة الضمان فللمـــضمون أن يستحضر سائر الضامنين أمام محكمة هذا المكان التي تكون قد وضعت يدها على دعوى بغية فصل الدعوى نفسها بوجههم.

مادة ٢٩٧

أن أي كتم معلومات أو تصريح كاذب من قبل المضمون حين إنشاء العقـــد وأي إختلاف بين عقد الضمان وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل الضمان حتى في حال إنتفاء نية الاحتيال. ويبطل الضمان حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والإختلاف والتصريح الكـــاذب تأثير في الضرر أو في هلاك الشيء المضمون. يبقى بإكتـــساب الـــضامن كامل القسط إذا كان للمضمون نية الاحتيال ونصفه في حال إنتفاء هذه النية.

مادة ٢٩٨

وعلى المضمون أن يبلغ إلى الضامن تحت طائلة العقوبة نفـــسها الحـــوادث اللاحقة للعقد التي قد تعدل فكرة الخطر عند الضامن.

مادة ٢٩٩

يحق للضامن أن يتذرع تجاه حامل وثيقة الضمان، وأن تكن منظمة للأمر أو لحاملها، بالإعتراضات المختصة بها التي كان في وسعه الإحتجاج بها على المضمون الأول فيما لو كان التحويل لم يقع.

مادة ٣٠٠

يمكن دائماً فسخ عقد الضمان تبعاً لمشية المضمون مادامـــت الأخطـــار لـــم يبتدئ مجراها. والمضمون الذي لا يستطيع إثبات حالة القوة القاهرة يـــدفع للضامن بدل تعويض مقطوع نصف القسط المحدد في العقد.

مادة ٣٠١

إذا كان موضوع الضمان بضائع للذهاب والإياب ولم يكن شحن للإياب بعد بلوغ السفينة محل وصولها الأول أو لم يكتمل شحن الإياب فينال الضامن مقدار ثلثي القسط المتفق عليه لا غير ما لم يقع إتفاق مخالف.

مادة ٣٠٢

في حالة إفلاس المضمون أو إعلان توقفه عن الدفع أو في حالة عدم دفعه لقسط مستحق يحق للضامنين بعد إنذار غير مجد يبلغ إلى مواطن المضمون ويرمي إلى وجوب الدفع أو تقديم كفالة مقبولة بمهلة أربع وعشرين ساعة أن يفسخوا بتبليغ بسيط ولو بكتاب مضمون إبتداء من آخر الأخبار كل ضمان جار تعين في التبليغ على أن يتخلى الضامنون عن القسط بنسبة مدة الأخطار الباقية وتبقى الزيادة ديناً لهم. غير أنه يجوز إجراء الإنذار والتبليغ معاً بصك واحد. وللمضمون الحقوق نفسها في حالة إفلاس الضامن أو إعلان توقفه عن الدفع. لا تطبق أحكام الفقرة الأولى عن من كان حسن النية من الغير وحائزاً حسب الأصول وثيقة الشحن ووثيقة الضمان أو ذيلها.

مادة ٣٠٣

أن بيع السفينة العلني يوقف الضمان حكماً في يوم البيع. ويستمر الضمان حكماً في حال إجراء بيع خاص يتناول أقل من نصف القيمة المضمونة. إذا تناول بيع خاص نصف القيمة المضمونة على الأقل فلا يستمر الضمان إلا برضى الضامنين.

مادة ٣٠٤

لا يفضي إيجار السفينة إلى فسخ الضمان ما لم يقع إتفاق مخالف.

مادة ٣٠٥

على المضمون أن يبلغ إلى الضامنين نبأ الكارثة أو الخسارة بمهلة ثلاثة أيام من تسلمه النبأ. وعليه أن يلطف بقدر الإمكان من تأثير الخطر وأن يتخذ كل

التدابير الواقية وأن يشرف على أعمال إنقاذ الأشياء المضمونة أو أن يجري هذه الأعمال وأن يحفظ كل حق ادعاء على المسؤولين من الغير.

مادة ٣٠٦

يحتفظ المضمون الذي يعمل في الانقاذ بحقوقه في التعويض والترك. ولــه الحق باسترداد نفقاته بناء على مجرد تأكيده ومع الاحتفاظ بالاحتيــال الــذي يثبته الضامن. وللضامن بدوره أن يتخذ بنفسه كل التدابير الواقية أو النافــذة دون أن يكون لأحد حق الإحتجاج عليه بأنه أجرى عمل ملكية.

مادة ٣٠٧

على المتسلمين أن يتصلوا بعملاء الضامنين أو بوكلائهم المــذكورين فــي الوثيقة إذا وجدوا وإلا فبالسلطة المحلية المختصة لأجل الكشف عن الهلكات والخسائر البحرية تحت طائلة عدم قبول الدعوى. وعليهم أيضا تحت طائلة العقوبة نفسها أن يتموا إجراء هذه الكشوف بمهلة ثمانية أيام تلي اليوم الــذي يضع فيه الناقل البضاعة تحت تصرفهم أو تصرف ممثليهم أو وكلائهم على أن لا يتجاوز هذه المهلة ثلاثين يوماً إبتداء من تاريخ وصول البضاعة إلــى المحل المقصود. غير أن مهلة الثلاثين يوماً هذه لا تسري على المتسلم الذي يثبت أنه كان يجهل وصول البضاعة إلى المحل المقصود.

مادة ٣٠٨

إذا كانت عقود ضمان البضائع مثبتة بوثائق غير ثابتة أي بوثائق إشــتراك فيلزم المضمون أن يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكــل الــشحنات الموثوقــة لحسابه أو لحساب غيره من الأشخاص الذين عهدوا إليه في ضمان بضائعهم بقدر ما يتناولها الضمان. إذا لم يقم المضمون بهذا الإلتزام فيمكن إلغاء العقد بناء على طلب الضامن الذي يحتفظ بالأقساط المدفوعة في كــل الأحــوال ويحق له دفع الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها. إذا كانت المــدد المصرح به يختص ببضائع مضمونة لحساب الغير فلا يكون له أي مفعــول أن أعطي بعد تحقيق النكبة الطارئة.

مادة ٣٠٩

يجوز عقد الضمان لمصلحة شخص غير معين. ويكون هذا البند بمثابة عقد ضمان في مصلحة الشخص الذي يوقع الوثيقة وبمثابة تعاقد للغير في مصلحة المنتفع معلوماً كان أم مستقبلاً. أن موقع الوثيقة المختصة بالضمان المعقود لمصلحة شخص غير معين ملزم وحده تجاه الضامن بدفع القسط ولكن الإعتراضات التي يمكن الضامن أن يتذرع بها تجاه الموقع يمكن أيضا الإحتجاج بها تجاه الشخص الذي يستفيد من الضمان.

مادة ٣١٠

كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد ضماناً للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الإنشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والأغذية وأجر البحارة وأجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالإجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة.

مادة ٣١١

تحتوي القيمة المقبولة عن السفينة كل تفرعاتها شائعة ولا سيما الأغذية وسلفات البحارة والأجهزة وكل النفقات ما لم يكن بالإمكان إثبات تعلق بعض هذه النفقات بمصلحة مستقلة ملكية السفينة.

مادة ٣١٢

إذا كان موضوع الضمان أجرة السفينة الصافية فيخمن مبلغ هذه الأجرة بستين بالمائة من الأجرة القائمة إذا لم ينص العقد على مبلغ معين.

مادة ٣١٣

يحدد الربح المأمول بعشر القيمة في مكان السفر ما لم يقبل الضامنون صراحة بتقدير أعلى فيقتضي عندئذ تحديد حصة هذه العلاوة في الوثيقة.

مادة ٣١٤

إذا لم تحدد قيمة البضائع في العقد فيمكن إثباتها بواسطة قائمات البضائع والدفاتر وإلا فتقدر البضائع بحسب السعر الرائج في وقت الشحن ومحله مع

جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها إلى السفينة والأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وبدل الضمان والربح المأمول عند الإقتضاء. وهذا شأن تقدير جرم السفينة وحيزومها ومهماتها وأدواتها فإنه يقرر بناء على قيمتها في يوم إبتداء الأخطار. وتقدر الأجهزة والأغذية وكل الأشياء القابلة لثمن مالي بحسب قيمتها في محل إبتداء الأخطار ووقته.

مادة ٣١٥

للضامن دائماً أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق قيمة الشيء المضمون الحقيقية حتى في حال قبوله بتقدير المضمون، في الوثيقة.

مادة ٣١٦

يجوز للضامن أن يضمّن شخصاً آخر لمخاطر التي ضمنها. وهذا التضمين يخضع لأحكام هذا الباب ويبقى الضامن مسؤولاً وحده تجاه المضمون.

مادة ٣١٧

يجوز للمضمون أن يضمّن بدل الضمان.

مادة ٣١٨

كل عقد ضمان أنشئ بعد هلاك الأشياء المضمونة أو بعد وصولها يكون باطلاً إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغا اما إلى مكان وجود المضمون قبل إصداره الأمر بالضمان واما إلى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه الضامن. إذا كان الضمان معقوداً على الأنباء السارة والسيئة، ولا يجوز هذا البند إلا في ضمان السفينة مجهزة، فلا يلغى العقد ما لم يقدم الدليل على أن المضمون كان على علم بهلاك السفينة أو أن الضامن كان على علم بوصولها قبل توقيع العقد. إذا ثبتت الحجة على المضمون فيدفع هذا للضامن ضعف القسط. وان ثبتت على الضامن فيدفع هذا للمضمون مبلغاً قدره ضعف القسط المتفق عليه.

مادة ٣١٩

يكون الضمان الذي يعقده عميل باطلاً إذا كان بإمكان هذا العميل أن يعلم بالنبأ. ويكون باطلاً كذلك إذا كان الموكل عالماً به.

وإذا كان الموكل قد علم بالنبأ بعد إصداره الأمر فعليه أن يصدر في الحال أمرا معاكساً يكون برقياً عند الإقتضاء.

ويكون الضمان صحيحاً إذا وقع عليه قبل وصول الأمر المعاكس.

مادة ٣٢٠

إذا أجيز للربان شحن بضائع لحسابه في السفينة التي يقودها فعليه في حال تضمينه لهذه البضائع أن يثبت للضامنين بجميع الطرائق شراء البضائع وأن يقدم عنها وثيقة شحن قد وقعها اثنان من كبار البحارة.

مادة ٣٢١

إذا لم يوجد وثيقة شحن أو إذا احتوت وثيقة الشحن بنوداً تحد من القيمة الثبوتية للوثيقة الصادرة عن الربان فعلى المضمون أن يقدم صكوكاً أخرى مثبتة للشحن، كقائمات حساب الشراء وبيانات الحمولة والنسخ التي سلمتها الجمارك وبيانات النقل والرسائل. وتقبل البينة الشخصية عند إنتفاء سائر البينات.

مادة ٣٢٢

يتحتم أن يكون الضمان البحري عقد تعويض على الرغم من كل إتفاق مخالف. ولا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ.

مادة ٣٢٣

يحق للشخص أن ينشئ بقدر ما يشاء من عقود الضمان على شيء واحد بشرط أن لا يجني من تراكم هذه العقود نفعاً يفوق الهلاك الذي لحق به.

مادة ٣٢٤

إذا عقد الضمان على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المضمون ووجد هناك غش أو خداع من قبل المضمون فيمكن إبطال العقد بناء على طلب الضامن

ويستوجب هذا كامل القسط من قبيل التعويض. وإذا لم يكن غش ولا خداع فالعقد يعد صحيحاً على قدر قيمة الأشياء المضمونة كما هي مقدرة أو كما اتفق عليها. ولا يحق للضامن استيفاء القسط عن المقدار الزائد لكن له أن ينال بدل عطل وضرر عند الإقتضاء.

مادة ٣٢٥

إذا كان مجموع المبالغ المضمونة في عدة عقود يفوق قيمة الأشياء المضمونة فيمكن إبطال العقود وفقاً للمادة السابقة في حال وجود غش أو خداع من قبل المضمون. أما إذا لم يكن غش ولا خداع فتكون كل العقود صحيحة ويعطى كل منها مفاعيله بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المضمون. ويمكن تنحية هذا النص ببند في الوثيقة يعتمد قاعدة ترتيب التواريخ أو ينص على تضامن الضامنين.

مادة ٣٢٦

إذا كان عقد الضمان لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المضمون عد الشخص المضمون كأنه ما برح ضامناً لنفسه القسم الباقي فيتحمل من ثم قسماً يناسبه من الضرر إلا إذا نص صريحاً على أنه يحق للشخص المضمون ــ ضمن حدود مبلغ الضمان ــ أن يتناول تعويضاً كاملاً إذا لم يجاوز الضرر قيمة المضمونة.

مادة ٣٢٧

يعتبر الضمان ذا طابع بحري بمجرد عقده على مركب ينعت (بالسفينة) وإن يكن هذا المركب لا يتعاطى الملاحة البحرية. ويشمل الضمان السفينة في وقت ترميمها وإقامتها في الأحواض وفي الأحواض الجافة وعموماً الجافة وعموماً في أي موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليه في الوثيقة.

مادة ٣٢٨

يبقى لضمان البضائع طابع الضمان البحري وإن استهدفت للنقل البـري أو النهري على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري إلا بمثابة الفرع من الأصل.

مادة ٣٢٩

يتحمل الضامنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المـضمونة مـن عاصفة وغرق وتشيب على البر وتصادم وإرساء جبري وتغييـر جبـري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقة وعموماً كل الطوارئ والحوادث البحرية. ليست مخاطر الحرب الأهلية أو الخارجية على عاتق الضامن. وإذا حصل إتفـاق مخالف فيكون الضامن مسؤولاً عن كل الأضرار والهلكـات التـي تلحـق بالأشياء المضمونة من أعمال عدائية وأعمال ثأرية وتوقيف وضبط وإرهاق من أية حكومة كانت صديقة أم عدوة معترفاً بها أم غير معترف بها وعموماً من كل الطوارئ والأعمال الحربية الجبرية. على ضامني المخاطر العاديـة أن يثبتوا الخطر الحربي.

مادة ٣٣٠

الضامن مسؤول على نفقات التعويم ونفقات إسعاف السفينة المتعرضة لخطر محقق ونفقات الإنقاذ في البحر ونفقات القطر عندما تساق السفينة إلى مرفـأ بقصد ترميمها. لا تطبق أحكام هذه المادة على التشيب على البر الناتج عن حركة المد والجزر الطبيعية ولا على التشيب الطارئ أما في الأقنية البحرية وأما في الأنهر والسواقي فوق الأماكن التي يبلغها المد والجزر.

مادة ٣٣١

إذا كانت نفقات الإرساء الوقتي من الخسائر البحرية الخاصة فلا يكون غذاء البحارة وأجرهم على عاتق الضامن. ولكن إذا اقتيدت الـسفينة إلـى مرفـأ

أفضل من مرفأ الإرساء الوقتي قصد القيام فيه بترميمها على نفقة الضامنين فإن غذاء البحارة وأجرهم ونفقات القطر تكون على عاتق الضامنين وهذا شأن السفينة إذا قامت في مرفأ إرساء وقتي بانتظار قطع إبدال ضرورية لإكمال السفرة وعندما يكون الترميم على عاتق الضامنين.

مادة ٣٣٢

إذا تصادمت السفينة وسفينة غيرها للمضمون أو نالت منها إسعافاً فتجري التسوية كما لو كانت السفن لمجهزين مختلفين. وإن قضايا مسؤولية التصادم أو التعويض من الخدمات المقدمة يحددها تجاه أصحاب العلاقة في جرم السفينة حكم فرد يعين بإتفاق المضمونين إذا وجد والا فبقرار من رئيس المحكمة بصفته قاضياً للأمور المستعجلة. وهذا شأن اصطدام السفينة بجرم ثابت أو عائم خاص بالمضمون.

مادة ٣٣٣

غرامة الخسائر المشتركة يتحملها الضامنون بالنسبة إلى القيمة التي يضمنونها بعد حسم مبلغ الخسائر البحرية الخاصة المترتبة عليهم عند الإقتضاء.

مادة ٣٣٤

يعفى الضامنون من كل مطالبة عن التأخير بالإرسال أو بوصول البضائع وعن فروق الأسعار وعن العوائق المتأتية لصفقة المضمون التجارية بأي سبب من الأسباب.

مادة ٣٣٥

الضامن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة أو غير حرية بالمعذرة ارتكبها المضمون أو ممثلوه. وكل إتفاق مخالف يعتبر باطلاً. لا يكون ضامن جرم السفينة مسؤولاً عن نتائج غش الربان وخداعه إذا كان هذا قد انتخبه مجهز السفينة.

مادة ٣٣٦

شذوذاً عما قيل عن ضمان الأضرار التي يسببها البحارة قصداً، وخلافاً لذلك يعفى الضامنون:

١ ــ من أعمال الغش والخداع التي يقترفها الربان ومن الحوادث كافة على أنواعها الناتجة عن خرق الحصار وعن التهريب وعن التجارة الممنوعة أو السرية ما لم يغير الربان بدون رضاء مجهز السفينة أو ممثله ويستبدل بآخر غير الربان الثاني.

٢ ــ ومن كل النتائج التي تترتب على السفينة من أي عمل كان يقوم به الربان أو البحارة على اليابسة.

مادة ٣٣٧

لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المضمون على عاتق الضامن إلا إذا اشترط العكس ما لم يكن الضمان على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهز متيقظ أن يقدره ولا أن يمنعه.

مادة ٣٣٨

غير أن هذا الضرر وهذا الهلاك يكونان على عاتق الضامن إذا طرأ على السفر تأخير خارق العادة من جراء طارئ يضمنه الضامن على أن تكون الأضرار مسببة عن التأخير نفسه.

مادة ٣٣٩

ليس الضمان مسؤولاً عن الأضرار التي يسببها الشيء المضمون لغيره من الأشياء أو الأشخاص ما لم يشترط عكس ذلك.

مادة ٣٤٠

أن مخاطر دعاوى الغير المرفوعة على السفينة بسبب تصادمها مع سفينة أخرى غيرها أو اصطدامها بمركب عائم وبالسدود والأرصفة وسدود الأوتاد أو بغيرها من الاجرام الثابتة تلقي على عاتق الضامنين تسعة أعشار الأضرار المحكوم بها لغاية تسعة أعشار المبلغ المضمون على الأكثر.

يتحمل المضمون عشر الأضرار ومحظور عليه تضمين هذا العشر. وإذا حصلت مخالفة لهذا المنع فإنه يتحمل عشرٍ ثان. يعفى الضامنون من كل دعوى يرفعها عليهم أي شخص كان ولأي سبب كان بداعي ضرر أو غرم يتعلقان بتحميل السفينة المضمونة وتعهداتها وكذلك من كل الدعاوى المرفوعة بداعي الوفاة أو الجرح وبداعي أي طارئ أو ضرر جسدي.

مادة ٣٤١

إذا هلكت السفينة وكان الربان صاحبها أو أحد أصحابها فيرجأ دفع حصته من الضمان لغاية إبراز الشهادة التي تثبت نتيجة التحقيق الإداري الذي يجب إجراؤه بشأن سلوكه. فإذ ثبت من هذا التحقيق أن الهلاك يرجع لأخطاء الربان وإن لم يؤاخذ بغش أو خداع فيصبح إعفاء الضامنين من حصة الربان المضمونة بعد دفعهم له على سبيل التسوية خمسين في المائة من التعويض.

مادة ٣٤٢

إذا كان الضمان على جرم السفينة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن مخاطر الضمان المعقود للسفرة تجري من وقت إقلاع السفينة أو رفعها المرساة وتزول في وقت إرسائها أو ربطها في المكان المقصود غير أنها إذا حملت بضائع فالمخاطر تجري من وقت الشروع بوسقها بالبضاعة وتزول حالما ينتهي التفريغ بدون مجاوزة مهلة خمسة عشر يوماً بعد الوصول إلى المكان المقصود ما لم يشحن في هذا المكان بضائع لسفر آخر قبل إنقضاء هذه المهلة وحينئذ تزول المخاطر في الحال.

مادة ٣٤٣

تعتبر الإقامة في المحجر الصحي جزءاً من السفر الذي يقتضيها. ولكن إذا كانت السفينة المضمونة للسفرة تذهب للإقامة في محجر صحي إلى غير المكان المقصود فتحق للضامن زيادة في القسط قدرها ثلاثة أرباع في المائة مشاهرة منذ يوم السفر للمحجر الصحي حتى يوم الإياب. وتطبق زيادات القسط نفسها في حال إقامة سفينة أمام المرفأ المقصود إذا وجدته محصوراً

أو في حال رحيلها عنه إلى غيره. وفي هذه الحالة لا ينفك الضامنون يتحملون المخاطر في أثناء كل مدة الإقامة والرحيل على أن لا يجاوز هذا التمديد ستة أشهر إبتداء من تاريخ الوصول أمام المرفأ المحصور غير أنهم ليسوا مسؤولين عن أية نفقة أو زيادة في المصروف ناتجة عن هذا الترحال وعن هذه الإقامة. ويحق دائماً للمضمون إذا شاء، أن يضع حداً للمخاطر قبل الستة أشهر. في حال الضمان بالقسط الموصول وهو الضمان المعقود عن المخاطر العارضة في الذهاب والإياب تمنح إقامة أربعة أشهر بدون زيادة في القسط إبتداء من وقت تعريج السفينة على أول مرفأ يتحتم عليها أن تتحرك منه. وإذا استمرت الإقامة أكثر من أربعة أشهر فيستوجب للضامنين زيادة ثلثين في المائة عن كل شهر إضافي.

مادة ٣٤٤

إذا كان الضمان على السفينة مجهزة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فإن المخاطر تجري من وقت ترك البضاعة لليابسة بقصد شحنها وتزول في وقت وضعها على الأرض في مكان الوصول، مع العلم أن كل مخاطر النقل الجاري مباشرة عبر القوارب من اليابسة إلى السفينة ومن السفينة إلى اليابسة تكون على عاتق الضامنين.

مادة ٣٤٥

إذا تغير السفر عن قصد بعد ذهاب السفينة فللضامن الحق في التعويض ولا يكون مسؤولاً عن المخاطر. وإذا حصل هذا التغيير قبل السفر فيكون الضمان باطلاً ويقبض الضامن نصف القسط المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع.

مادة ٣٤٦

إذا تاهت السفينة تكون المخاطر الطارئة على طريقها الصحيح مضمونة على أن يكون للضامن الحق في أن يثبت أن هذه المخاطر نتيجة لهذا التيهان.

مادة ٣٤٧

يفضي تغيير السفينة إلى بطلان العقد في الضمان على جرم السفينة. وكذلك يبطل ضمان السفينة الجاهزة في حال تغييرها قصداً ما لم يشترط العكس.

مادة ٣٤٨

إذا شحنت البضائع المضمونة على سطح السفينة فلا يكون الضامنون مسؤولين عن المخاطر إلا إذا كانت عادات الملاحة الثابتة تجيز هذا الشحن وكان لم يقع إتفاق مخالف.

مادة ٣٤٩

يتحتم مبدئياً على المضمون أن يقيم دعوى الخسارة البحرية على الضامن. لكن له في حال حدوث طوارئ من التي تدعى بالغة أن يترك للضامن من الشيء المضمون وأن يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي.

مادة ٣٥٠

كل أضرار وهلكات لا تفسح مجالاً للترك تعتبر خسائر بحرية وتسوى بين الضامن والمضمون وفقاً للقواعد التالية.

مادة ٣٥١

إذا كان هلاك السفينة كلياً فيما يختص بخسائر السفينة الخاصة فيحدد الضرر بالنظر إلى قيمة السفينة. وفي حال خسارة النفقات يحدد مبلغ الضرر بالنظر إلى المبلغ الذي ينفقه المضمون بعد حسم الحصة التي قد تتوجب له عن الحادث المسبب للنفقات عند الإقتضاء.

مادة ٣٥٢

لا يدخل في تحديد الخسارة البحرية إلا الثمن الثابت دفعه بقائمات الحساب على التبديل والترميم الذي يعترف الخبراء بضرورته لإعداد السفينة حتى تكون صالحة للملاحة وليس للمضمون أن يطمع بتعويض آخر بسبب نقص في الثمن أو البطالة أو أي سبب آخر سواء أكان على سبيل الخسارة البحرية الخاصة أم المشتركة. للضامنين أن يفرضوا تنفيذ التبديل والترميم عن طريق

المناقصة العلنية أو الخطية. إذا جاوز المضمون هذا الفرض فيحسم ٢٥% من مجموع مبلغ التبديل والترميم.

مادة ٣٥٣

تكون أغذية البحارة وأجرهم على عاتق الضامنين ويقف مجرى أقساط الضمان المعقود لأجل معين في المهلة الجارية بين تاريخ تنظيم دفتر الشروط وتاريخ المناقصة على أن تجاوز هذه المهلة الثلاثة أيام.

مادة ٣٥٤

يجب على الربان أن لا يصفح السفينة وأن لا يرمم قسمها السفلي في مرفأ الإرساء الوقتي إذا ارتأى الخبراء أن بالإمكان تأجيل الإنفاق لوقت أكثر ملاءمة. وعلى الربان أيضا قبل إجراء الإصلاحات في مرفأ الإرساء الوقتي أن يستشير مأمور الضمان إذا وجد والا فقنصل سورية. وإذا كانت هذه الإصلاحات متعذرة أو باهظة النفقة فعليه أن لا يجري فيه إلا الإصلاحات التي لا غنى عنها. وللضامنين أن يرسلوا السفينة إلى خير مرفأ مجهز يمكن من إجراء الإصلاحات باقتصاد في النفقة. وتقطر السفينة إلى هذا المرفأ عند الإقتضاء.

مادة ٣٥٥

يجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض. ويجب إخضاع التعويض لحسم التجديد ويحدد هذا الحسم في وثائق الضمان.

مادة ٣٥٦

يجري تحديد الخسائر البحرية اللاحقة بالبضائع تحديداً نسبياً وقائماً وبحسب المبلغ المدفوع أي: ١ ـ بقياس قيمتها بعد تعرضها للخسارة على القيمة التي كانت لها في المرفأ المقصود أن هي وصلت سالمة وبتطبيق قدر انخفاض القيمة الحاصل من ذلك على قيمتها المضمونة.

٢ ـ وبدون إسقاط النفقات المفروضة على البضاعة.

٣ ـ وبدون إسقاط رسوم الجمرك.

مادة ٣٥٧

يمكن أن يشترط في الوثائق إعفاءات تحصر مفاعيل الضمان ويمكن أن تحدد هذه الإعفاءات اختيارياً في الوثائق. وهذا الاشتراط يمنع كل تعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالمضمون القدر المشترط ويحسم من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر.

مادة ٣٥٨

لا علاقة للإعفاء بالسيلان المألوف وبالنقصان في السفر كما تقرهما العادة.

مادة ٣٥٩

التعويضات المتوجبة على الضامنين تدفع نقداً بعد ثلاثين يوماً من تسليم جميع الأوراق الثبوتية.

مادة ٣٦٠

لا يحول الحكم الذي يجيز للضامن أن يقدم الدليل على وقائع تخالف الوقائع المدونة في الأوراق الثبوتية دون الحكم عليه بالدفع المؤقت للتعويضات المتوجبة عليه بشرط أن يقدم المضمون كفيلاً. يسقط تعهد الكفيل بعد إنقضاء سنتين في حال عدم الملاحقة. وكذلك في حال وقوع التسوية بواسطة الترك.

مادة ٣٦١

إذا لزم الضامن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع مسؤوليتهما على الغير فله أن يمارس حقوق المضمون الذي عوضه وأن يرفع دعاويه.

مادة ٣٦٢

يحق للمضمون في الحالات التالية أن يطالب بدفع كامل التعويض لقاء تحويل الحقوق التي يملكها في الشيء المضمون إلى شركة الضمان.

مادة ٣٦٣

لا يمكن ترك السفينة المضمونة إلا في الحالات التالية: إنقطـاع الأخبـار. اختفاء. إتلاف كلي. عدم صلاح للملاحة بسبب حادث بحري قاهر شرط أن يكون في الأمر يشمله الضمان. وفي حال شمول الضمان لمخاطر الحـرب: ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة.

مادة ٣٦٤

أن إنقطاع الأخبار بعد أربعة أشهر يمكن من ترك السفن البخارية كافة وبعد ستة أشهر يمكن من ترك جميع السفن الشراعية غير التي تعبر رأسي هورن والرجاء الصالح وبعد ثمانية أشهر يمكن من ترك هذه السفن الأخيرة. تجري المهل من تاريخ تسلم آخر الأخبار.

مادة ٣٦٥

إذا كان الضمان معقوداً لوقت معين وكانت أخطاره جارية في تاريخ إرسال آخر الأخبار فيفرض وقوع هلاك السفينة في وقت الضمان.

مادة ٣٦٦

تكون السفينة غير صالحة للملاحة إذا كان مجموع بدل الترميم الذي تقتضيه خسائر ناتجة عن طارئ بحري يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة.

مادة ٣٦٧

أن السفينة المقضي عليها بالتوقيف لإفتقارها إلى وسائل الترميم المادية تعتبر أيضا غير صالحة للملاحة ويمكن أن تترك للضامنين بشرط أن يثبت عجزها عن الإبحار بأمان حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها إلى مرفأ آخر حيث تجد الوسائل الضرورية وبشرط أن يثبت أن المجهزين لم يكن باستطاعتهم أن يوصلوا إلى مكان الإرساء قطع الإبدال الضرورية. وبعكس ذلك لا يمكـن اعتبار السفينة غير صالحة للملاحة ولا تركها للضامنين إذا قـضي عليهـا بالوقوف لإفتقارها فقط إلى المال الضروري لتسديد نفقات الترميم وغيرها.

مادة ٣٦٨

لا يمكن ترك البضائع المضمونة إلا في الحالات التالية على شرط أن يكون في الأمر خطر يشمله الضمان:

١ ـ في حال إنقطاع الأخبار بعد إنقضاء المهل المقررة في المادة ٣٦٤.

٢ ـ في حال عدم صلاح السفينة للسفر بسبب طارئ بحري إذا تعذر نقل البضائع بعد إنقضاء المهل المحددة أدناه وعلى الأقل إذا كان شحنها على متن سفينة أخرى لم يبتدئ في المهل نفسها: أربعة أشهر إذا وقع الحادث على شواطئ أوربا أو جزرها أو على ساحل آسيا وأفريقيا المتاخم للبحر المتوسط أو على ساحل آسيا المتاخم للبحر الأسود أو على شواطئ الأوقيانوس الأطلسي أو جزره في خارج أوربا. ستة أشهر إذا وقع الحادث في سائر الشواطئ أو الجزر. تجري هذه المهل من يوم إبلاغ المضمون إلى الضامن حالة عدم الصلاح للملاحة. وإذا وقع الحادث في مكان انقطعت عنه الملاحة بسبب الجليد أو بسبب قوة قاهرة فتمدد المهلة بقدر مدة هذا الإنقطاع.

٣ ـ إذا بيعت البضائع في أثناء السفر من جراء أضرار مادية تقع على عاتق الضامن.

٤ ـ إذا بلغ هلاك البضائع أو التلف المادي الذي لحق بها ثلاثة أرباع القيمة المضمونة على الأقل بقطع النظر عن سائر النفقات على إختلافها. وفي حال شمول الضمان لأخطار الحرب.

٥ ـ إذا ضبطت السفينة.

٦ـ إذا قضي عليها بالوقوف بأمر من السلطة أو إذا اغتصبها القرصان.

مادة ٣٦٩

إذا أعلن عدم صلاح السفينة للملاحة فتبقى أخطار البضائع على عاتق ضامنها لغاية وصولها إلى المكان المقصود ويتحمل الضامن علاوة على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع وخزنها وإعادة شحنها كما يتحمل الزيادة في الأجرة الناتجة عن إعادة تسييرها وجميع نفقات الإنقاذ المتعلقة بها.

مادة ٣٧٠

لا يمكن ترك أجرة السفينة إلا:

١ ـــ إذا هلكت هذه الأجرة هلاكاً كلياً بطارئ بحري.

٢ ـــ إذا انقطعت الأخبار بعد إنقضاء المهل المحددة في المادة ٣٦٤.

٣ ـــ إذا ضبطت السفينة في حال شمول الضمان لأخطار الحرب.

مادة ٣٧١

يسقط بالتقادم حق كل دعوى تستهدف الترك إذا لم يمارس في مهلـــة ســـتة أشهر تبتدئ من يوم تسلم الخبر في حال الترك بسبب هلاك كلي أو بـــسبب الضبط أو التوقيف بأمر من السلطة. ومن يوم إنقضاء المهل المحددة بالمادة ٣٦٤ في حال الترك بسبب إنقطاع الأخبار. ومن يوم إنقضاء المهل المحددة بالمادة ٣٦٨ في حال ترك البضائع بسبب عدم صلاح السفينة للملاحة. وفي سائر الحالات من اليوم الذي أتيح فيه للمضمون الاستفادة من حقه في الترك.

مادة ٣٧٢

في حال تضمين الضمان يجب على الضامنين المضمونين أن يعلموا بالترك ضامن الضمان بمهلة شهر إبتداء من يوم تبليغ التـــرك الـــذي يقـــدم عليـــه المضمونون الأصليون.

مادة ٣٧٣

على المضمون حين إقدامه على التـــرك أن يـــصرح بجميـــع الـــضمانات والقروض الجزافية البحرية المعقودة. تعلق مهلة الـــدفع ريثمـــا يبلـــغ هـــذا التصريح ولا ينتج عن ذلك أي تمديد للمهلة المحددة لإقامة دعوى الترك في المادة ٣٧١. إذا أدلى المضمون بتصريح كاذب عن سوء نية فإنه يحرم من منافع الضمان. وعند وقوع الخسارة البحرية تجري تسويتها كما تقدم.

مادة ٣٧٤

لا يحق لضامني السفينة أجرتها المنقوذة ولا الديون الناتجة عن الرحلة البحرية. ولكن يجب ترك جميع الديون التي تمثل قسماً من قيمة الأشياء المضمونة.

مادة ٣٧٥

لا يمكن أن يكون الترك جزئياً ولا مقيداً بشرط. وهو لا يشمل إلا الأشياء المضمونة المستهدفة للخطر.

مادة ٣٧٦

أن إنتقال الملكية الناتج عن الترك يكون نهائياً ولا يرجع عنه. ولا يمكن أن ينال منه أي حادث لاحق من مثل رجوع السفينة إلى المرفأ.

مادة ٣٧٧

يكون الترك ممكناً في حال إنقاذ السفينة بعد الغرق أو التنشيب.

مادة ٣٧٨

إذا قبل الترك المبلّغ أو اعتبر صحيحاً فيكون الضامن مالكاً للأشياء المضمونة إبتداء من وقت وقوع الكارثة.

مادة ٣٧٩

إذا لم يكن وقت الدفع محدداً في العقد فيكون الضامن ملزماً بدفع الضمان بعد تبليغ الترك بثلاثة أشهر.

مادة ٣٨٠

تسقط بالتقادم بعد سنتين من تاريخ استحقاق الدين كل الدعاوى المتفرعة عن عقد الضمان خلا الدعاوى التي يقرر لها القانون مهلة أقصر ما لم يثبت المدعي أنه كان يستحيل عليه رفع الدعوى.

ملحق رقم (٥)
نصوص التأمين البحري في القانون الأردني
مستخرج من قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢

في التأمين
الفصل الأول
شروط تكوين العقد وصحة إلتزامات المؤمن له

المادة (٢٩٦)

التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن لـه مـن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة.

المادة (٢٩٧)

جميع أحكام هذا الباب التي لم يصرح على وجه خاص بأنها مرعية الإجراء على الرغم من كل إتفاق مخالف أو بأن عدم رعايتها موجب للبطلان لا تكون الا بمثابة تأويل لمشيئة المتعاقدين ويجوز مخالفتها بمقتضى نص صريح

المادة (٢٩٨)

ينظم عقد التأمين خطياً وعلى نسختين أصليتين. ويجب أن يبين فيه ما يأتي:-

أ- تاريخ عقد التأمين وكونه عقد قبل الظهر أو بعده.

ب- إسم طالب التأمين لحسابه أو لحساب غيره واسم محل اقامته.

جـ- الأخطار التي يأخذها المؤمن على عهدته وحدود مدتها.

د- المبلغ المؤمن.

هـ- قيمة القسط أو بدل التأمين.

ويوقعه المؤمن والمؤمن له أو سمسار التأمين لحساب المؤمن له ويمكن تنظيمه لشخص مسمى أو للأمر أو لحامله. لكل من المتعاقدين أن يتسلم صورة مطابقة للأصل عن وثيقة التأمين.

المادة (٢٩٩)

لا يمكن استحضار المؤمنين الا أمام محكمة مكان توقيع العقد ولكن إذا وقع على العقد وكيل ، فللمؤمن له أن يدعي أمام محكمة مقام المؤمن. واذا وقع في مكان واحد على اكثر من نصف قيمة التأمين فللمؤمن له أن يستحضر سائر المؤمنين أمام محكمة هذا المكان التي تكون قد وضعت يدها على الدعوى بغية فصلها بمواجهتهم.

المادة (٣٠٠)

أن اي كتم معلومات أو تصريح كاذب من قبل المؤمن له ، حين انشاء العقد ، واي إختلاف بين عقد التأمين وأوراق النقل يكون من شأنه التقليل من فكرة الخطر يبطل التأمين حتى في حالة إنتفاء نية الاحتيال.

ويبطل التأمين حتى في الحالة التي لا يكون فيها لكتم المعلومات والإختلاف والتصريح الكاذب تأثيره في الضرر أو في هلاك الشيء المؤمن.

يستحق المؤمن كامل القسط إذا كان للمؤمن له نية الاحتيال ، ونصفه في حال إنتفاء هذه النية

المادة (٣٠١)

وعلى المؤمن له أن يبلغ الى المؤمن ، تحت طائلة العقوبة نفسها الحــوادث اللاحقة للعقد التي قد تعدل فكرة الخطر عند المؤمن.

المادة (٣٠٢)

يحق للمؤمن أن يتذرع تجاه حامل وثيقة التأمين ، وان تكن منظمة للأمر أو لحاملها ، بالإعتراضات المختصة بها التي كان في وسعه الإحتجاج بها على المؤمن له الأول فيما لو كان التحويل لم يقع.

المادة (٣٠٣)

يمكن دائما فسخ عقد التأمين تبعا لمشيئة المؤمن له ، ما دامت الأخطار لـــم يبتديء مجراها.

والمؤمن له الذي لا يستطيع إثبات حالة القوة القاهرة يــدفع للمــؤمن بــدل تعويض مقطوع مقداره نصف القسط المحدد في العقد.

المادة (٣٠٤)

إذا كان موضوع التأمين بضائع للذهاب والاياب ، ولم يكن شحن للاياب بعد تاريخ بلوغ السفينة محل وصولها الأول ، أو لم يكتمل شحن الاياب ، فينال المؤمن مقدار ثلثي القسط المتفق عليه لا غير ، ما لم يقع إتفاق مخالف.

المادة (٣٠٥)

في حالة إفلاس المؤمن له أو اعلان توقفه عن الدفع أو في حالة عدم دفعــه لقسط مستحق يحق للمؤمنين بعد إنذار غير مجد، يبلغ الى محل اقامة المؤمن له ، ويرمي الى وجوب الدفع ، أو تقديم كفالة مقبولة بمهلة اربع وعــشرين ساعة ، أن يفسخوا بتبليغ بسيط ، ولو بكتاب مسجل إبتداء من آخر الاخبار ، كل تأمين جار تعين في التبليغ عن أن يتخلى المؤمنون على القسط بنسبة مدة الأخطار الباقية وتبقى الزيادة ديناً لهم.

غير انه يجوز إجراء الإنذار والتبليغ معا بصك واحد.

وللمؤمن له الحقوق نفسها في حالة إفلاس المؤمن أو توقفه المـشهور عـن الدفع.

لا تطبق أحكام الفقرة الأولى على من كان حسن النية من الغير حائزا حسب الأصول وثيقة الشحن ووثيقة التأمين أو نيلها.

المادة (٣٠٦)

أن بيع السفينة العلني يوقف التأمين حكما في يوم البيع.

ويستمر التأمين حكما في حالة إجراء بيع خاص يتناول أقل من نصف القيمة المؤمنة.

إذا تناول بيع خاص نصف القيمة المؤمنة على الأقل فلا يستمر الضمان الا برضى المؤمنين.

المادة (٣٠٧)

لا يفضي ايجار السفينة الى فسخ التأمين ما لم يقع إتفاق مخالف.

المادة (٣٠٨)

على المؤمن له أن يبلغ المؤمنين نبأ الكارثة أو الخسارة بمهلة ثلاثة أيام من تسلمه النبأ.

وعليه أن يلطف بقدر الإمكان من تأثير الخطر وان يتخذ كل التدابير الواقية وان يشرف على أعمال انقاذ الأشياء المؤمنة أو أن يجري هذه الأعمال وان يحفظ حق كل ادعاء على المسؤولين من الغير.

المادة (٣٠٩)

يحتفظ المؤمن له الذي يعمل في الانقاذ بحقوقه في التعويض والترك. ولـه الحق باسترداد نفقاته بناء على مجرد تأكيده ومع الاحتفاظ بالاحتيـال الـذي يثبته المؤمن.

وللمؤمن بدوره أن يتخذ بنفسه كل التدابير الواقية أو المنقذة دون أن يكـون لاحد حق الإحتجاج عليه بانه اجرى عمل ملكية.

المادة (٣١٠)

على المتسلمين أن يتصلوا بعملاء المؤمنين أو بوكلائهم المذكورين في الوثيقة إذا وجدوا والا فبالسلطة المحلية المختصة لأجل الكشف عن الهلكات والخسائر البحرية تحت طائلة عدم قبول الدعوى.

وعليهم أيضا تحت طائلة العقوبة نفسها أن يتموا إجراء هذه الكشوف بمهلة ثمانية أيام تلي اليوم الذي يضع فيه الناقل البضاعة تحت تصرفهم أو تصرف ممثليهم أو وكلائهم على أن لا تتجاوز هذه المهلة ثلاثين يوما إبتداء من تاريخ وصول البضاعة الى المحل المقصود.

غير أن مهلة الثلاثين يوما هذه لا تسري على المستلم الذي يثبت انه كان يجهل وصول البضاعة الى المحل المقصود.

المادة (٣١١)

إذا كانت عقود تأمين البضائع مثبتة بوثائق غير ثابتة اي بوثائق إشتراك فيلزم المؤمن له أن يصرح في مدة بقاء الوثيقة بكل الشحنات الموسوقة لحسابه أو لحساب غيره من الأشخاص الذين عهدوا اليه في تأمين بضائعهم بقدر ما يتناولها التأمين.

إذا لم يقم المؤمن له بهذا الإلتزام فيمكن إلغاء العقد بناء على طلب المؤمن الذي يحتفظ بالأقساط المدفوعة في كل الأحوال

ويحق له دفع الأقساط المتعلقة بالشحنات غير المصرح بها.

إذا كان المدد المصرح به يختص ببضائع مضمونة لحساب الغير فلا يكون له اي مفعول أن أعطي بعد تحقيق النكبة الطارئة.

المادة (٣١٢)

يجوز عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين. ويكون هذا البند بمثابة عقد تأمين في مصلحة الشخص الذي يوقع الوثيقة وبمثابة تعاقد للغير في مصلحة المنتفع معلوما كان أم مستقبلا.

أن موقع الوثيقة المختصة بتأمين المعقود لمصلحة شخص غير معين يلزم وحده تجاه المؤمن بدفع القسط ، ولكن الإعتراضات التي يمكن المؤمن أن

يتذرع بها تجاه الموقع يمكن أيضا الإحتجاج بها تجاه الشخص الذي يـستفيد من التأمين.

الفصل الثاني
موضوع التأمين

المادة (٣١٣)

كل شخص صاحب علاقة يمكنه أن يعقد تأمينا للسفينة ولواحقها والسفينة التي تكون قيد الانشاء والقطع المعدة لهذه السفينة والموجودة في المصنع ونفقات التجهيز والاغذية واجور البحارة واجرة السفينة والمبالغ المعقود عليها قرض بحري والبضائع والنقود والسندات المالية الموسوقة في السفينة والربح المأمول وبالاجمال كل الأشياء القابلة لثمن مالي والمعرضة لأخطار الملاحة.

المادة (٣١٤)

تحتوي القيمة المقبولة عن السفينة كل تفرعاتها شائعة و لا سيما الاغذية وسلفات البحارة والأجهزة وكل النفقات ما لم يكن بالإمكان إثبات تعلق بعض هذه النفقات بمصلحة مستقلة عن مصلحة ملكية السفينة.

المادة (٣١٥)

إذا كان موضوع التأمين اجرة السفينة الصافية فيخمن مبلغ هذه الاجرة بستين بالماية من الاجرة القائمة إذا لم ينص العقد على مبلغ معين.

المادة (٣١٦)

يحدد الربح المأمول بعشر القيمة في مكان السفر ما لم يقبل المؤمنون صراحة بتقدير اعلى فيقتضي عندئذ تحديد حصة هذه العلاوة في الوثيقة.

المادة (٣١٧)

إذا لم تحدد قيمة البضائع في العقد فيمكن إثباتها بواسطة قائمات البضائع والدفاتر والا فتقدر البضائع بحسب السعر الرائج في وقت الشحن ومحله مع جميع الرسوم والنفقات المدفوعة لحين نقلها الى السفينة والاجرة المكتسبة مهما كان الطارئ وبدل التأمين والربح المأمول عند الإقتضاء.

وهذا شأن تقدير جرم السفينة وخيزومها ومهماتها وأدواتها فانه يقرر بناء على قيمتها في يوم إبتداء الأخطار.

وتقدر الاجهزة والاغذية وكل الأشياء القابلة لثمن مالي بحسب قيمتها في محل إبتداء الأخطار ووقته.

المادة (٣١٨)

للمؤمن دائماً أن يثبت أن القيمة المقبولة تفوق قيمة الشيء المؤمن الحقيقية حتى في حالة قبوله بتقدير المؤمن له ، في الوثيقة.

المادة (٣١٩)

يجوز للمؤمن أن يعيد تأمين المخاطر التي امنها ، لدى شخص آخر ، وتخضع اعادة التأمين هذه لأحكام هذا الباب.

ويبقى المؤمن الأول مسؤولا وحده تجاه المؤمن له.

المادة (٣٢٠)

يجوز للمؤمن أن يؤمن بدل التأمين.

المادة (٣٢١)

كل عقد تأمين انشيء بعد هلاك الأشياء المؤمنة أو بعد وصولها يكون باطلا إذا ثبت أن الهلاك أو نبأ الوصول قد بلغا اما الى مكان وجود المؤمن له قبل اصداره الأمر بالتأمين واما الى مكان التوقيع على العقد قبل أن يوقعه المؤمن.

إذا كان التأمين معقودا على الانباء السارة والسيئة. ولا يجوز هذا البند الا في تأمين السفينة مجهزة ، فلا يلغى العقد ما لم يقدم الدليل على أن المؤمن له كان على علم بهلاك السفينة أو أن المؤمن كان على علم بوصولها قبل توقيع العقد.

إذا ثبتت الحجة على المؤمن له فيدفع هذا للمؤمن ضعف بدل التأمين وان يثبت على المؤمن فيدفع هذا للمؤمن له مبلغا قدره ضعف بدل التأمين المتفق عليه.

المادة (٣٢٢)

يكون التأمين الذي يعقده عميل ، باطلا ، إذا كان بإمكان هذا العميل أن يعلم بالنبأ. ويكون باطلا كذلك ، إذا كان الموكل عالماً به. واذا كان الموكل قد علم بالنبأ بعد اصداره الأمر ، فعليه أن يصدر في الحال أمرا معاكسا ، يكون برقيا عند الإقتضاء.

ويكون التأمين صحيحا إذا وقع عليه قبل وصول الأمر المعاكس.

المادة (٣٢٣)

إذا اجيز للربان شحن بضائع لحسابه في السفينة التي يقودها فعليه في حالة تأمينه لهذه البضائع أن يثبت للمؤمنين بجميع الطرائق شراء البضائع وان يقدم عنها وثيقة شحن قد وقعها اثنان من كبار البحارة.

المادة (٣٢٤)

إذا لم توجد وثيقة أو إذا احتوت وثيقة الشحن بنودا تحد من القيمة الثبوتية للوثيقة الصادرة عن الربان فعلى المؤمن له أن يقدم صكوكا اخرى مثبتة للشحن ، كقائمات حساب الشراء وبيانات الحمولة والنسخ التي سلمتها الجمارك وبيانات النقل والرسائل وتقبل البينة الشخصية عند إنتفاء سائر البينات.

المادة (٣٢٥)

يتحتم أن يكون التأمين البحري عقد تعويض على الرغم من كل إتفاق مخالف ولا يجوز أن يجعل الشخص المؤمن له ، بعد وقوع الطوارئ ، في حالة مالية احسن من التي كان عليها لو لم يقع طارئ.

المادة (٣٢٦)

يحق للشخص أن ينشيء بقدر ما يشاء من عقود التأمين على شيء واحد بشرط أن لا يجني من تراكم هذه العقود نفعا يفوق الهلاك الذي لحق به.

المادة (٣٢٧)

إذا عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق قيمة الشيء المؤمن و وجد هناك غش أو خداع من قبل المؤمن له فيمكن إبطال العقد بناء على طلب المؤمن ويلزم لهذا كامل بدل التأمين من قبيل التعويض.

واذا لم يكن غش و لا خداع فالعقد يعد صحيحا على قدر قيمة الأشياء المؤمنة كما هي مقدرة أو كما اتفق عليها.

و لا يحق للمؤمن استيفاء بدل التأمين عن المقدار الزائد لكن له أن ينال بدل عطل وضرر عند الإقتضاء.

المادة (٣٢٨)

إذا كان مجموع المبالغ المؤمنة في عدة عقود يفوق قيمة الأشياء المؤمنة فيمكن إبطال العقود وفقا للمادة السابقة في حالة وجود غش أو خداع من قبل المؤمن له.

اما إذا لم يكن غش ولا خداع فتكون كل العقود صحيحة ويأتي كل منها مفاعليه بنسبة المبلغ المعقود عليه على قدر كامل قيمة الشيء المؤمن ويمكن تنحية هذا النص ببند في الوثيقة يعتمد قاعدة ترتيب التواريخ أو ينص على تضامن المؤمنين.

المادة (٣٢٩)

إذا كان عقد التأمين لا يشمل سوى قسم من قيمة الشيء المؤمن عد الشخص المؤمن له كانه ما برح ضامنا لنفسه القسم الباقي فيتحمل من ثم قسما يناسبه من الضرر الا إذا نص صريحا على انه يحق للشخص المؤمن لـه ضمن حدود مبلغ التأمين أن يتناول تعويضا كاملا إذا لم يجاوز الضرر القيمة المؤمنة.

الفصل الثالث
في المخاطر المؤمنة والمخاطر المستثناة

المادة (٣٣٠)

يعتبر التأمين ذا طابع بحري بمجرد عقده على مركب ينعت بالسفينة وان يكن هذا المركب لا يتعاطى الملاحة البحرية.

ويشمل التأمين السفينة في وقت ترميمها واقامتها في الاحواض وفي الاحواض الجافة وعموما في اي موضع كان ضمن نطاق الملاحة المنصوص عليه في الوثيقة.

المادة (٣٣١)

يبقى لتأمين البضائع طابع التأمين البحري وان استهدفت للنقل البري أو النهري على أن لا يكون هذا النقل بالنسبة للنقل البحري الا بمثابة الفرع من الاصل.

المادة (٣٣٢)

يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المؤمنة من عاصفة وغرق وتنشيب على البر وتصادم وارساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفر وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصدا والسرقة وعموما كل الطواريء والحوادث البحرية.

ليست مخاطر الحرب الاهلية أو الخارجية على عاتق المؤمن.

واذا حصل إتفاق مخالف فيكون المؤمن مسؤولا عن كل الاضرار والهلكات التي تلحق بالأشياء المؤمنة من أعمال عدائية وأعمال ثأرية وتوقيف وضبط وارهاق من اية حكومة كانت صديقة أو عدوة معترفا بها أم غير معترف بها وعموما من كل الطواري والأعمال الحربية الجبرية.

على مؤمني المخاطر العادية أن يثبتوا الخطر الحربي.

المادة (٣٣٣)

المؤمن مسؤول عن نفقات التعويم ونفقات اسعاف السفينة المتعرضة لخطـر محقق ونفقات الانقاذ في البحر ونفقات القطر عندما تساق السفينة الى ميناء بقصد ترميمها.

لا تطبق أحكام هذه المادة على التشيب على البر الناتج عـن حركـة المـد والجزر الطبيعية و لا على التشيب الطارئ اما في الاقنية البحرية واما في الانهر والسواقي فوق الاماكن التي يبلغها المد والجزر.

المادة (٣٣٤)

إذا كانت نفقات الارساء الوقتي من الخسائر البحرية الخاصة فلا يكون غذاء البحارة واجورهم على عاتق المؤمن.

ولكن إذا اقتيدت السفينة الى ميناء افضل من ميناء الارساء الـوقتي قـصد القيام فيها بترميمها على نفقة المؤمنين فان غذاء البحارة واجـرهم ونفقـات القطر تكون عاتق المؤمنين.

وهذا شأن السفينة إذا قامت في ميناء ارساء وقتـي بانتظـار قطـع ابـدال ضرورية لاكمال السفر وعندما يكون الترميم على عاتق المؤمنين.

المادة (٣٣٥)

إذا تصادمت السفينة وسفينة غيرها للمؤمن له ، أو نالـت منهـا اسعافا ، فتجري التسوية كما لو كانت السفن لمجهزين مختلفين.

وان قضايا مسئولية التصادم أو التعويض عن الخدمات المقدمـة يحـددها ، تجاه اصحاب العلاقة في جرم السفينة ، حكم فرد يعين بإتفاق المؤمن لهم إذا وجد والا فبقرار من رئيس محكمة البداية التي يتبعها الميناء ، يتخـذه بمـا امكن من السرعة.

وهذا شأن اصطدام السفينة بجرم ثابت أو عائم خاص بالمؤمن له.

المادة (٣٣٦)

غرامة الخسائر البحرية المشتركة يتحملها المؤمنون بالنسبة الى القيمة التـي يؤمنونها بعد حسم مبلغ الخسائر البحرية الخاصـة المترتبـة علـيهم عنـد الإقتضاء.

المادة (٣٣٧)

يعفى المؤمنون من كل مطالبة عن التأخير بالإرسال أو بوصـول البـضائع وعن فروق الأسعار وعن العوائق المتأتية لصفقة المؤمن له التجارية بـاي سبب من الأسباب.

المادة (٣٣٨)

المؤمن غير مسؤول عن الهلاك والضرر الصادرين عن أخطاء مقصودة أو غير حرية بالمعذرة ارتكبها المؤمن له أو ممثلوه. وكل إتفاق مخالف يعتبـر باطلا.

لا يكون مؤمن جرم السفينة مسؤولا عن نتائج غش الربان وخداعه إذا كان هذا قد انتخبه مجهز السفينة.

المادة (٣٣٩)

شذوذا عما قيل عن تأمين الاضرار التي يسببها البحارة قصدا ، وخلافا لذلك يعفى المؤمنون:

١- من أعمال الغش والخداع التي يقترفها الربان ومن الحوادث كافة على انواعها الناتجة عن خرق الحصار وعن التهريب وعن التجارة الممنوعة أو السرية ما لم يغير الربان بدون رضى مجهز السفينة أو ممثله ويستبدل بآخر غير الربان الثاني.

٢- ومن كل النتائج التي تترتب على السفينة من اي عمل كان يقـوم بـه الربان أو البحارة على اليابسة.

المادة (٣٤٠)

لا يكون الضرر والهلاك الناتجان عن عيب خاص في الشيء المؤمن على عاتق المؤمن الا إذا اشترط العكس ما لم يكن التأمين على جرم السفينة وكان في السفينة عيب خفي لم يكن بمقدور مجهزها أن يقدره و لا أن يمنعه.

المادة (٣٤١)

غير أن هذا الضرر وهذا الهلاك يكونان على عاتق المؤمن إذا طرأ على السفر تأخير خارق للعادة من جراء طارئ يضمنه المؤمن على أن تكون الاضرار مسببة عن التأخير نفسه.

المادة (٣٤٢)

ليس المؤمن مسؤولا عن الاضرار التي يسببها الشيء المؤمن لغيره من الأشياء أو الأشخاص ما لم يشترط عكس ذلك.

المادة (٣٤٣)

أن مخاطر دعاوي الغير المرفوعة على السفينة بسبب تصادمها مع سفينة اخرى غيرها أو اصطدامها بمركب عائم وبالسدود والارصفة وسدود الاوتاد أو بغيرها من الاجرام الثابتة تلقي على عاتق المؤمنين تسعة اعشار الاضرار المحكوم بها لغاية تسعة اعشار المبلغ المضمون على الاكثر.

يتحمل المؤمن له عشر الاضرار ومحظور عليه تأمين هذا العشر.

واذا حصلت مخالفة لهذا المنع فانه يتحمل حسم عشر ثان.

يعفى المؤمنون من كل دعوى يرفعها عليهم اي شخص كان ولاي سبب كان بداعي ضرر أو غرم يتعلقان بتحميل السفينة المؤمنة وتعهداتها وكذلك من كل الدعاوي المرفوعة بداعي الوفاة أو الجرح وبداعي اي طارئ أو ضرر جسدي.

المادة (٣٤٤)

إذا هلكت السفينة وكان الربان صاحبها أو احد اصحابها فيرجأ دفع حصته من التأمين لغاية ابراز الشهادة التي تثبت نتيجة التحقيق الاداري الذي يجب اجراؤه بشأن سلوكه.

فاذا ثبت من هذا التحقيق أن الهلاك يرجع لأخطاء الربان وان لم يؤاخذ بغش أو خداع فيصح اعفاء المؤمنين من حصة الربان المؤمنة بعد دفعهم له على سبيل التسوية خمسين في المائة من التعويض.

المادة (٣٤٥)

إذا كان التأمين على جرم السفينة وكانت مدة المخاطر غير محددة في العقد فان مخاطر التأمين المعقود للسفر تجري من وقت اقلاع السفينة أو رفعها المرساة وتزول في وقت ارسائها أو ربطها في المكان المقصود غير انها إذا حملت بضائع فالمخاطر تجري من وقت الشروع بوسقها بالبضاعة وتزول حالما ينتهي التفريغ بدون مجاوزة مهلة خمسة عشر يوماً بعد الوصول الى المكان المقصود ما لم يشحن في هذا المكان بضائع لسفر آخر قبل إنقضاء هذه المهلة وحينئذ تزول المخاطر في الحال.

المادة (٣٤٦)

تعتبر الاقامة في المحجر الصحي جزءاً من السفر الذي يقتضيها.ولكن إذا كانت السفينة المؤمنة للسفرة تذهب للاقامة في محجر صحي الى غير المكان المقصود فتحق للمؤمن زيادة في بدل التأمين قدرها ثلاثة أرباع في المئة مشاهرة منذ يوم السفر للمحجر الصحي حتى يوم الاياب.

وتطبق زيادات بدل التأمين نفسها في حالة اقامة سفينة أمام الميناء المقصود إذا وجدته محصوراً أو في حالة رحيلها عنه الى غيره. وفي هذه الحالة يستمر المؤمنون في تحمل المخاطر خلال كل مدة الاقامة والرحيل على أن لا يجاوز هذا التمديد ستة أشهر إبتداء من تاريخ الوصول أمام الميناء المحصور غير انهم ليسوا مسؤولين عن اية نفقة أو زيادة في المصروف ناتجة عن هذا الترحال وعن هذه الاقامة.

ويحق للمؤمن له إذا شاء ، أن يضع حدا للمخاطر قبل الستة أشهر.

في حالة التأمين في القسط الموصول ، وهو التأمين المعقود عن المخـــاطر العارضة في الذهاب والاياب ، تمنح اقامة أربعة أشهر بدون زيادة في بـــدل التأمين إبتداء من وقت تعريج السفينة على اول ميناء يتحتم عليها أن تتحرك منه. واذا استمرت الاقامة اكثر من أربعة أشهر فيلزم للمؤمنين زيادة ثلثـــين في المائة عن كل شهر اضافي.

المادة (٣٤٧)

إذا كان التأمين على السفينة مجهزة وكانت مدة المخاطر غيرمحددة في العقد فان المخاطر تجري من وقت ترك البضاعة لليابسة بقصد شحنها وتزول في وقت وضعها على الارض في مكان الوصول مع العلم أن كل مخاطر النقل الجاري مباشرة عبر القوارب من اليابسة الى السفينة ومن السفينة الى اليابسة تكون على عاتق المؤمنين.

المادة (٣٤٨)

إذا تغير السفر عن قصد بعد ذهاب السفينة فللمؤمن الحق في التعـــويض ولا يكون مسؤولا عن المخاطر.

واذا حصل هذا التغيير قبل السفر فيكون التأمين باطلا ويقبض المؤمن نصف بدل التأمين المحدد في العقد على سبيل التعويض المقطوع.

المادة (٣٤٩)

إذا تاهت السفينة تكون المخاطر الطارئة على طريقها الصحيح مؤمنة علـــى أن يكون للمؤمن الحق في أن يثبت أن هذه المخاطر نتيجة لهذا التيهان.

المادة (٣٥٠)

يفضي تغيير السفينة الى بطلان العقد في التأمين على جرم السفينة ، وكذلك يبطل تأمين السفينة الجاهزة في حالة تغييرها قصدا ما لم يشترط العكس.

المادة (٣٥١)

إذا شحنت البضائع المؤمنة على سطح السفينة فلا يكون المؤمنون مسؤولين عن المخاطر الا إذا كانت عادات الملاحة الثابتة تجيز هذا الشحن وكان لم يقع إتفاق مخالف.

الفصل الرابع
في تحديد تعويض التأمين وتسديده

المادة (٣٥٢)

يتحتم مبدئيا على المؤمن له أن يقيم دعوى الخسارة البحرية علـــى المــؤمن لكن له في حالة حدوث طوارئ من التي تدعى بالغة أن يترك للمؤمن الشيء المؤمن وان يطالب بالتعويض عن الهلاك الكلي.

الجزء الأول
دعوى الخسارة البحرية

المادة (٣٥٣)

كل اضرار وهلكات لا تفسح مجالا للترك تعتبر خسائر بحرية وتسوى بـــين المؤمن والمؤمن له وفقا للقواعد التالية.

المادة (٣٥٤)

إذا كان هلاك السفينة كليا فيما يختص بخسائر السفينة الخاصة فيحدد الضرر بالنظر الى قيمة السفينة.

وفي حالة خسارة النفقات يحدد مبلغ الضرر بالنظر الى المبلغ الـــذي ينفقـــه للمؤمن له بعد حسم الحصة التي قد تتوجب له عن الحادث المسبب للنفقـــات عند الإقتضاء.

المادة (٣٥٥)

لا يدخل في تحديد الخسارة البحرية الا الثمن الثابت دفعه بقائمات الحـــساب عن التبديل والترميم الذي يعترف الخبراء بضرورته لاعداد الـــسفينة حتـــى تكون صالحة للملاحة وليس للمؤمن له أن يطمع بتعويض آخر بسبب نقص في الثمن أو البطالة أو اي سبب آخر سواء اكان على سبيل الخسارة البحرية الخاصة أم المشتركة.

للمؤمنين أن يفرضوا تنفيذ التبديل والترميم عن طريق المناقصة العلنية. أو الخطية إذا جاوز المؤمن له هذا الفرض فيحسم ٢٥ % من مجموع مبلغ التبديل والترميم.

المادة (٣٥٦)

تكون اغذية البحارة واجورهم على عاتق المؤمنين ويقف مجرى أقساط التأمين المعقود لأجل معين في المهلة الجارية بين تاريخ تنظيم دفتر الشروط وتاريخ المناقصة على أن تجاوز هذه المهلة الثلاثة أيام.

المادة (٣٥٧)

يجب على الربان أن لا يصفح السفينة وان لا يرمم قسمها السفلي في مرفأ الارساء الوقتي إذا ارتأى الخبراء أن بالإمكان تأجيل الانفاق لوقت اكثر ملائمة.

وعلى الربان أيضا قبل إجراء الإصلاحات في ميناء الارساء الوقتي أن يستشير ممثل التأمين إذا وجد والا فقنصل الاردن.

واذا كانت هذه الإصلاحات متعذرة أو باهظة النفقة فعليه أن لا يجري فيه الا الإصلاحات التي لا غنى عنها.

وللمؤمنين أن يرسلوا السفينة الى خير ميناء مجهز يمكن من إجراء الإصلاحات باقتصاد في النفقة. وتقطر السفينة الى هذا الميناء عند الإقتضاء.

المادة (٣٥٨)

يجب حسم قيمة الحطام من مبلغ التعويض.

ويجب اخضاع التعويض لحسم التجديد.

ويحدد هذا الحسم في وثائق التأمين.

المادة (٣٥٩)

يجري تحديد الخسائر البحرية اللاحقة بالبضائع تحديدا نسبيا وقائما وبحسب المبلغ المدفوع اي:-

١- بمقارنة قيمتها بعد تعرضها للخسارة بالقيمة التي كانت لها في الميناء المقصود أن هي وصلت سالمة. وبتطبيق قدر انخفاض القيمة الحاصل من ذلك على قيمتها المؤمنة.

٢- وبدون اسقاط النفقات المفروضة على البضاعة.

٣- وبدون اسقاط رسوم الجمرك.

المادة (٣٦٠)

يمكن أن يشترط في الوثائق اعفاءات تحصر مفاعيل التأمين ويمكن أن تحدد هذه الاعفاءات اختياريا في الوثائق.

وهذا الاشتراط يمنع كل تعويض إذا لم يجاوز الضرر اللاحق بالمؤمن له القدر المشترط ويحسم من التعويض إذا كان الضرر يفوق هذا القدر.

المادة (٣٦١)

لا علاقة للاعفاء بالسيلان المألوف وبالنقصان في السفر كما تقرهما العادة.

المادة (٣٦٢)

التعويضات المتوجبة على المؤمنين تدفع نقدا بعد ثلاثين يوما من تسليم جميع الأوراق الثبوتية.

المادة (٣٦٣)

لا يحول الحكم الذي يجيز للمؤمن أن يقدم الدليل على وقائع تخالف الوقائع المدونة في الأوراق الثبوتية دون الحكم عليه بالدفع المؤقت للتعويضات المتوجبة عليه بشرط أن يقدم المؤمن له كفيلا.

يسقط تعهد الكفيل بعد إنقضاء سنتين في حالة عدم الملاحقة.

وكذلك في حالة وقوع التسوية بواسطة الترك.

المادة (٣٦٤)

إذا لزم المؤمن بالدفع عن هلاك أو ضرر تقع تبعتهما على شخص ثالث فله أن يمارس حقوق المؤمن له الذي عوضه وان يرفع دعاويه.

الجزء الثاني
في الترك

المادة (٣٦٥)

يحق للمؤمن له في الحالات التالية أن يطالب بدفع كامل التعويض لقاء تحويل الحقوق التي يملكها في الشيء المؤمن الى شركة التأمين.

المادة (٣٦٦)

لا يمكن ترك السفينة المؤمنة الا في الحالات التالية: إنقطاع الاخبار اختفاء ، اتلاف كلي ، عدم صلاح للملاحة بسبب
حادث بحري قاهر شرط أن يكون في الأمر خطر يشمله التأمين.
وفي حال شمول التأمين لمخاطر الحرب: ضبط السفينة أو توقيفها بامر من السلطة.

المادة (٣٦٧)

أن إنقطاع الاخبار بعد أربعة أشهر يمكن من ترك السفن البخارية كافة وبعد ستة أشهر يمكن من ترك جميع السفن الشراعية غيرالتي تعبر رأسي هورن والرجاء الصالح وبعد ثمانية أشهر يمكن من ترك هذه السفن الاخيرة تجري المهل من تاريخ تسلم الاخبار.

المادة (٣٦٨)

إذا كان التأمين معقودا لوقت معين وكانت أخطاره جارية في تاريخ إرسال آخر الاخبار فيفرض وقوع هلاك السفينة في وقت التأمين.

المادة (٣٦٩)

تكون السفينة غير صالحة للملاحة إذا كان مجموع بدل الترميم الذي تقتضيه خسائر ناتجة عن طاريء بحري يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة.

المادة (٣٧٠)

أن السفينة المقضي عليها بالتوقيف لإفتقارها الى وسائل الترميم المادية تعتبر أيضا غير صالحة للملاحة ويمكن أن تترك للمؤمنين بشرط أن يثبت عجزها

عن الابحار بامان حتى بعد التخفيف عنها أو قطرها الى ميناء آخر حيث تجد الوسائل الضرورية

وبشرط أن يثبت أن المجهزين لم يكن باستطاعتهم أن يوصلوا الى مكان الارساء قطع الابدال الضرورية.

وبعكس ذلك لا يمكن اعتبار السفينة غير صالحة للملاحة و لا تركها للمؤمنين إذا قضي عليها بالوقوف لإفتقارها فقط الى المال الضروري لتسديد نفقات الترميم وغيرها.

المادة (٣٧١)

لا يمكن ترك البضائع المؤمنة الا في الحالات التالية على شرط أن يكون في الأمر خطر يشمله التأمين:-

١- في حالة إنقطاع الاخبار بعد إنقضاء المهل المقررة في المادة ٣٦٧.

٢- في حالة عدم صلاح السفينة للسفر بسبب طاريء بحري إذا تعذر نقل البضائع بعد إنقضاء المهل المحددة ادناه وعلى الأقل إذا كان شحنها على متن سفينة اخرى لم يبتديء في المهل نفسها أربعة أشهر إذا وقع الحادث على شواطيء اوروبا أو جزرها أو على ساحل اسيا وافريقيا المتاخم للبحر المتوسط أو على ساحل آسيا المتاخم للبحر الاسود أو على شواطئ الاوقيانوس الاطلسي أو جزره في خارج اوروبا - ستة أشهر إذا وقع الحادث في سائر الشواطيء أو الجزر.

تجري هذه المهل من يوم ابلاغ المؤمن له الى المؤمن حالة عدم الصلاح للملاحة واذا وقع الحادث في مكان انقطعت عنه الملاحة بسبب الجليد أو بسبب قوة قاهرة فتمدد المهلة بقدر مدة هذا الإنقطاع.

٣- إذا بيعت البضائع اثناء السفر من جراء اضرار مادية تقع على عاتق المؤمن.

٤- إذا بلغ هلاك البضائع أو التلف المادي الذي لحق بها ثلاثة أرباع القيمة المؤمنة على الأقل بقطع النظر عن سائر النفقات على إختلافها. وفي حالة شمول الضمان لأخطار الحرب.

٥- إذا ضبطت السفينة.

٦- إذا قضي عليها بالوقوف بامر من السلطة أو إذا اغتصبها القرصان

المادة (٣٧٢)

إذا اعلن عدم صلاح السفينة للملاحة فتبقى أخطار البضائع على عاتق مؤمنها لغاية وصولها الى المكان المقصود ويتحمل المؤمن علاوة على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع وخزنها واعادة شحنها كما يتحمل الزيادة في الاجرة الناتجة عن اعادة تسييرها وجميع نفقات الانقاذ المتعلقة بها.

المادة (٣٧٣)

لا يمكن ترك اجرة السفينة الا:

١- إذا هلكت هذه الاجرة هلاكا كليا بطارئ بحري.

٢- إذا انقطعت الاخبار بعد إنقضاء المهل المحددة في المادة ٣٦٧.

٣- إذا ضبطت السفينة في حال شمول التأمين لأخطار الحرب.

المادة (٣٧٤)

يسقط بحكم مرور الزمن حق كل دعوى تستهدف الترك إذا لم يمارس في مهلة ستة أشهر تبتدئ من يوم تسلم الخبر في حال الترك بسبب هلاك كلي أو بسبب الضبط أو التوقيف بأمر من السلطة.

ومن يوم إنقضاء المهل المحددة بالمادة ٣٦٧ في حالة الترك بسبب إنقطاع الاخبار.

ومن يوم إنقضاء المهل المحددة في المادة ٣٧١ في حالة ترك البضائع بسبب عدم صلاح السفينة للملاحة.

وفي سائر الحالات من اليوم الذي اتيح فيه للمؤمن له الاستفادة من حقه في الترك.

المادة (٣٧٥)

في حالة تأمين التأمين يجب على المؤمن المباشر أن يعلم بـالترك المـؤمن الجديد بمهلة شهر إبتداء من يوم تبليغ الترك الذي يقدم عليه المـؤمن لهـم الأصليون.

المادة (٣٧٦)

على المؤمن له حين اقدامه على الترك أن يصرح بجميع التأمينات والقروض الجزافية البحرية المعقودة. تعلق مهلة الدفع ريثما يبلغ هـذا التـصريح و لا ينتج عن ذلك اي تمديد للمهلة المحددة لإقامة دعوى الترك في المادة ٣٧٤.

إذا ادلى المؤمن له بتصريح كاذب عن سوء نية فانه يحرم من منافع التأمين وعند وقوع الخسارة البحرية تجري تسويتها كما تقدم.

المادة (٣٧٧)

لا تحق لمؤمني السفينة اجرتها المنقوذة ولا الديون الناتجـة عـن الرحلـة البحرية ولكن يجب أن يترك للمؤمنين جميع الديون التي تمثل قسما من قيمة الأشياء المؤمنة.

المادة (٣٧٨)

لا يمكن أن يكون الترك جزئيا و لا مقيدا بشرط. وهو لا يشمل الا الأشـياء المؤمنة المستهدفة للخطر.

المادة (٣٧٩)

أن إنتقال الملكية الناتجة عن الترك يكون نهائيا و لا يرجع عنه ، و لا يمكن أن ينال منه اي حادث لاحق من مثل رجوع السفينة الى الميناء.

المادة (٣٨٠)

يكون الترك ممكنا في حالة انقاذ السفينة بعد الغرق أو التنشيب.

المادة (٣٨١)

إذا قبل الترك المبلغ أو اعتبر صحيحا ، فيكون المؤمن مالكا للأشياء المؤمنة إبتداء من وقت وقوع الكارثة.

المادة (٣٨٢)

إذا لم يكن وقت الدفع محدداً في العقد فيكون المؤمن ملزما بدفع بدل التأمين بعد تبليغ الترك بثلاثة أشهر.

المادة (٣٨٣)

يسقط بحكم مرور الزمن بعد سنتين من تاريخ استحقاق الدين كل الـــدعاوى المتفرعة عن عقد التأمين خلال الدعاوى التي يقرر لها القانون مهلة أقـــصر ما لم يثبت المدعي انه كان يستحيل عليه رفع الدعوى.

ملحق رقم (٦)
نصوص التأمين البحري في القانون السعودي
مستخرج من نظام المحكمة التجارية

فيما يختص بكيفية السكورتاه يعني التأمين

القسم الأول
فيما يختص بصورة تنظيم مقاولات السكورتاه وما يبني عليها

مادة (٣٢٤)

مقاولة السكورتاه هي عبارة عن مقاولة بحرية تتضمن التعهد باعطاء التضمين تماماً إلى المضمن مقابلة لبدل السكورتاه الذي يأخذه صاحب السكورتاه على مقدار ضائعات ومضرات يمكن وقوعها بسبب نائبه بحرية على أشياء يحترز عليها من أن تصادف خطر سفر بحري.

مادة (٣٢٥)

ينظم عقد مقاول السكورتاه بصورة رسمية أو فيما بين الطرفين فقط ولا يترك به محل خالياً ويذكر به .

أولاً : السنة والشهر واليوم والساعة الذي امضى وختم فيه .

ثانياً : إسم الضمن وشهرته ومحل اقامته مع البيان عنه أن كان هو صاحب المال أو قومسيونجي .

ثالثاً : جنس البضائع والأشياء المضمونة وثمنها أو قيمتها المقدرة ومقدار الدراهم التي جرى تأمينها بها .

رابعاً : الأخطار التي تعهد بها صاحب السكورتاه .

خامساً : وقت وتاريخ إبتداء هذا الأخطار وانتهاؤه لأجل صاحب السكورتاه .

سادساً : بدل السكورتاه .

سابعاً : إسم الربان وإسم المركب ونوعه .

ثامناً : المحل الذي شحنت به البضائع أو سوف تشحن به .

تاسعاً : الميناء التي ذهتب أو سوف تذهب إليها السفينة .

عاشراً : الموانئ والاساكل التي يأخذ المركب منها البضائع ويخرجها أو يدخل إليها ويدنو منها .

الحادي عشر : إذا كانت حصلت المقاولة فيما بين الطرفين بأنه عند وقوع النزاع يحكم فيه ويسوى بمعرفة مميزين فتدرج هذه المقاولة أيضا.

الثاني عشر : يذكر جميع الشروط التي اتفق عليها الفريقان .

مادة (٣٢٦)

سند السكورتاه الواحد يمكن أن يحتوي جملة سكورتات بحسب تنوع الأمتعة وتفاوت مقدار بدل السكورتاه وتعدد أصحاب السكورتاه .

مادة (٣٢٧)

الأشياء التي يمكن التأمين عليها هي ،

أولاً : السفائن التي تسافر منفردة أو مع سفائن أخرى موسوقة أو فارغة مجهزة أو بغير تجهيز .

ثانياً : معدات السفينة وآلاتها .

ثالثاً : جهاز السفينة .

رابعاً: مؤنتها .

خامساً : الدراهم المستقرضة حسب الأصول البحرية .

سادساً : جنس الوسق وأنواعه .

سابعاً : كلما كان له ثمن ويمكن أن يصادف خطراً بحرياً .

مادة (٣٢٨)

السكورتاه تصير على الأشياء المذكورة بتمامها أو على جانب منها أو مجموعها أول على كل واحدة منها بمفردها ويمكن أن تصير أيضا في زمان السلم أو الحرب وقبل سفر السفينة وأثناء سفرها وعلى ذهاب السفينة

ومجيئها أو ذهابها فقط أو مجيئها فقط وعلى سفرة تامة أو لوقت معين بحراً كان أو نهراً أو جدولاً وما يقع في ذلك من أمور السير والسفر ونقل البضائع وحاصل الأمر على كل ما كان من جميع الأخطار البحرية التي تقع في البحار والأنهار والبحيرات والترع .

مادة (٣٢٩)

إذا استعملت الحيلة في تقرير قيمة البضائع والأشياء المضمونة أو وقعت افادات كاذبة في كميتها ومقدارها وتزوير في سند الشحن فيحق حينئذ لصحاب السكورتاه أن يكشف عن تلك البضائع ويعاينها ويقدر قيمتها ويحق له عدا عن ذلك أن يرفع دعواه على المضمن سواء كان بالتضمين أو التأديب جزاء جنحته أو جنايته .

مادة (٣٣٠)

إذا كان المضمن لم يعرف في أية سفينة شحنت البضائع والأشياء التي ينتظرها من البلاد الأجنبية يعفى حينئذ من بيان إسم السفينة وربانها إنما يكون مجبوراً على أن يذكر في السند عدم معرفته ذلك ويبين تاريخ المكتوب الأخير وإمضاء المختص بحسب مجيئها أو أمرها وحينئذ يلزم أن تكون السكورتاه لوقت معين .

مادة (٣٣١)

إذا لم يعرف المضمن جنس البضائع وقيمة الأشياء الموصلة إليه فيقدر أن يضمنها بإسمها العمومي بضائع فقط بدون أن يذكر تلك البضائع والإشياء أو يبينها بصورة أخرى في السند إنما يلزم أن يذكر ويبين فيه لمن ارسلت أو لمن تتسلم ما لم يكن ذكر في السند مقاولة بعكس ذلك والسكورتاه التي تكون كهذه يعني الإسم العمومي لا يمكن أن تشمل مسكوكات الذهب والفضة ولا سبائكهما ولا الالماس واللؤلؤ والمجوهرات ولا المهمات الحربية.

مادة (٣٣٢)

البضائع والأشياء التي تقدر اثمانها بسكة أجنبية في مقاولة السكورتاه يحسب سعرها على موجب مسكوكات الحكومة العربية الحجازية ويتعين بحسب قيمتها الرائجة في محل وتاريخ إمضاء سند المقاولة .

مادة (٣٣٣)

إذا لم تتعين قيمة البضائع والأشياء في سند مقاولة السكورتاه فيصير إثباتها حينئذ من قائمة البضائع ودفاترها وإذا لم توجد بها قوائم ولا دفاتر أيضا فتقدر حينئذ وتقوم بحسب قيمتها الدارجة في المحل والوقت الذي شحنت فيهما مع ما أعطى منهما من رسم الجمرك وباقي المصاريف الواقعة لحين نقلها إلى المركب.

مادة (٣٣٤)

إذا جرت السكورتاه أثناء رجوع السفينة من بلاد يتجر بها بالمقايضة فقط ولم يذكر في السند قيمة ما شحن بها من البضائع والأشياء فتضم حينئذ مصاريف النقل على قيمة البضائع والأشياء المرسلة مبادلة وتتقدر قيمة تلك البضائع والأمتعة مهما بلغ مقدارها على هذه النسبة ويجرى دفعها .

مادة (٣٣٥)

إذا لم يتعين وقت الخطر البحري وزمانه في مقاولة السكورتاه فيبتدئ حينئذ وينتهي في الوقت والزمان الذي عين وخصص لمقولات الاستقراضات البحرية في المادة (٣١٩) المدرجة آنفاً .

مادة (٣٣٦)

الشخص الذي يكون ضمن مرة بضائع وأشياء بكامل قيمتها لا يمكن له أن يضمنها ثانياً في ذلك الزمان ولأجل تلك المخاطرات أيضا وإذا فعل ذلك فيحسب كأنه لم يفعل إنما صاحب السكورتاه يمكنه أن يضمن في كل حالة عند صاحب السكورتاه آخر الأشياء التي اجرى السكورتاه عليها والمضمن

يمكنه أن يضمن بدل السكورتاه ويسوغ أن يكون بدل السكورتاه الثاني أكثر أو أقل من البدل الأول .

مادة (٣٣٧)

لا يجوز أن يضم شيء عند ظهور محاربة على بدل سكورتاه حصلت عليه المقاولة في زمن السلم ولا أن يقلل بدل السكورتاه الذي حصلت عليه المقاولة في زمن الحرب عندما تحصل المصالحة أخيراً ما لم يكن بين الطرفين مقاولة بهذا الخصوص تعاكس ذلك وإذا حصلت المقاولة في سند العقد للسكورتاه على إمكانية ضم البدل أو تقليله ولم يتصرح ويتخصص مقدار الضم والتقليل يتعين ذلك حينئذ بمعرفة محكمة التجار والمميزين بالنظر إلى الخطر الواقع والوقت والحال وشروط عقد المقاولة (القوندراتو)

مادة (٣٣٨)

إذا ضاعت وتلفت البضائع التي يكون وسقها الربان لحسابه في السفينة التي هو راكبها أو لحساب السفينة وكان قد أجرى ضمانها فيكون مجبوراً بأن يثبت لصاحب السكورتاه بأنه اشترى البضائع المذكورة ويبرم له بوليسة شحنها ممضاة من نفرين من متقدمي الملاحين .

مادة (٣٣٩)

كل من يجرى السكورتاه من الملاحين أو الركاب في الممالك العربية الحجازية يجبر بأن يسلم سند الشحن للأمتعة التي أحضرها من الممالك الأجنبية إلى معتمدي الحكومة العربية في المحل الذي شحنها منه وإن لم يكن فإلى أحد معتبري تجار الحكومة العربية الحجازية أو إلى الحكومة المحلية .

مادة (٣٤٠)

إذا أظهر صاحب السكورتاه إفلاسه قبل نهاية الخطر البحري المشروط يكون للمضمن حق أن يطلب منه كفيلاً على ايفاء ما يجب على ذمته أو أن يفسخ أحكام المقاولة وكذلك إذا أفلس المضمن قبل أن يعطي بدل السكورتاه صلاحية أيضا أن يطلب منه كفيلاً أو فسخ أحكام المقاولة على الوجه المحرر

مادة (٣٤١)

لا يمكن السكورتاه على نولون البضائع الموجودة بالسفينة البحرية والتمتـع البحري الحاصل منها وإذا جرى ذلك فيعد كأنــه لــم يجــر. ولا الأربــاح الملحوظة منها ولا أجرة الملاحين ومعاشهم ولا دارهم الاستقراضات .

مادة (٣٤٢)

الأشياء الذي يلزم بيانها في سند المقاولة من طرف المضمن إذا سكت عنها أو أخبر عنها بالخلاف أو كانت فارقة عما هو معين في سند الشحن وعلــى صاحب السكورتاه حقيقة حالها سواء كان لا يحصل خطر بقدر الدرجة التي يظهر وقوعها من هذا السكوت والإفادة أو يحصل عن ذلك خطر آخر غيــر ذلك الخطر المظنون ولخطر تبطيل عقد المقاولة أو عقده بــشروط أخــرى فحينئذ يعتبر سند المقاولة المنظم كأنه لم يكن في حق صــاحب الــسكورتاه وهذا السكورت الواقع والإفادة المخالفة أو الفارقة يسقطان حكم الــسكورتاه وإن لم يحصل عندهما بسبب يوجب خسارة الأشياء المــضمونة وضــياعها وتلفها

القسم الثاني
فيما يجب على ذمة المضمنين وأصحاب السكورتاه

مادة (٣٤٣)

إذا حصل العدول عن السفر قبل بدء الخطر البحري بحسب ال مادة (٣١٩) فيفسخ حينئذ عقد مقاولة السكورتاه ولو كان ذلك عــن ســبب مــن طــرق المضمن ويسترد بدل السكورتاه إذا كان أعطى إنما يكون لصاحب السكورتاه حق بأن يأخذ في المائة نصف عن قيمة الأشياء المضمونة في مقام تضمين الضرر أو نصف بدل السكورتاه إذا بأقل من المائة واحد .

مادة (٣٤٤)

جميع ما يقع من الضائعات والخسارات على الأشياء المضمونة يعود علــى صاحب السكورته سواء كان ذلك من دواعي النوء أو الغرق أو الكــسر أو

التشبيب أو الفسخ أو ما يقع بالضرورة من ابدال الطريق والسفر وابدال المركب أو تحويلها أو القاء البضائع في البحر والحريق والضبط والاغتصاب وتوقيف السفينة بأمر الحكومة وإعلان الحرب أو مقابلة للخصم بما فعله من الخصومة وغير ذلك من المهالك المحاصرات البحرية .

مادة (٣٤٥)

الضائعات والخسارات التي تقع بسبب تغيير الطريق أو السفر أو المركب على غير اضطرار أو بسبب من شخص المضمن لا توجب ضرراً على السكورتاه بل إذا بدء وقوع الخطر البحري لأجله ذاته فيكون قد اكتسب بدل السكورتاه أيضا .

مادة (٣٤٦)

نزول القيم وتناقص المقدار والضائعات بسبب رداءة جنس الأشياء المضمونة وسقطها مع ما يقع من الخسارات الناشئة بأسباب من أصحاب الأشياء ومستأجري السفينة وشاحنيها جميع ذلك لا يوجب ضرراً ولا خسارة على صاحب السكورتاه .

مادة (٣٤٧)

صاحب السكورتاه غير مسئول عن (بارتاية) ربان السفينة وملاحيها يعني حيلهم وفسادهم وباقي تهاملهم وفسادهم مثل بيع أو نقص البضائع بدعوى أنها اصيبت بكارثة ما لم تكن حصلت المقاولة بعكس ذلك ومع هذا إذا كانت الأشياء المضمونة هي السفينة وكان الربان يملك السفينة بكاملها أو حصة منها فيسقط حكم المقاولة المذكورة بحسب مقدار حصته في المركب .

مادة (٣٤٨)

أجرة الدليل والرفيق والأدلاء الذين يستخدمون في الموانئ والانهار وجميع الرسومات التي تتحصل من السفينة ووسقها لا يلزم ايفاؤها من طرق صاحب السكورتاه ما لم يكن وقع ذلك عن أسباب مجبرة .

مادة (٣٤٩)

يلزم أن يتصرح في سندات الشحن الأشياء القابلة للتلف طبعاً كالحنطـــة أو الذوبان كالملح والأشياء التي ترشح كالعسل والخل وتبين أنها من ذلك الجنس وإلا فلا يكون صاحب السكورتاه مسئولاً عن خسارات وضائعات تعــرض لهذه الأشياء ما لم يكن المضمن لا يعلم جنس المشحون من البــضائع حــين تنظيم السند المذكور .

مادة (٣٥٠)

قضية السكورته إذا وقف على بضائع تشحن في السفينة ذهاباً وإياباً ثم مــن بعد وصول السفينة إلى المحل المشروط ذهابها إليه عادة بدون وسق أو سقت لكن لم يكن شاحنها كاملاً فيكون لصاحب السكورته حينئذ حق أن يأخذ ثلثي الخرج الذي حصلت المقاولة عليه فقط ما لم يكن هناك مقاولة بعكس ذلك .

مادة (٣٥١)

إذا جرت عقود مقاولة السكورته على مبلغ يزيد عن قيمة الأشياء الموسوقة بالسفينة وتحقق بأن ذلك كان من نوع الحيل والدسائس من طرق المــضمن فحينئذ يكون عقد المقاولة المنظم له كأنه لم يكن.

مادة (٣٥٢)

إذا لم يكن في قضية السكورته المذكورة حيلة ولا دسيــسة مــن المــضمن فيراعى حينئذ سند عقد المقاولة المنظم ويعتبر بقدر القيمة الذي قررت لوسق برضا الطرفين وإلا فتقدر بمعرفة أهل الخبرة ويفسخ فيما زاد عن ذلك وإذا ضاعت الأشياء المذكورة وتلفت فيتخصص من الضرر الواقع لكل واحد من أصحاب السكورته بنسبة مقدار المبلغ الذي يكون ضمنه ولا يمكنهم مع ذلك أن يستحصلوا بدل السكورته المبلغ الزائد عن قيمة الأشياء بل يكون لهم حق أن يأخذوا التضمينات المصرحة والمبينة في المادة (٣٤٣) المذكورة آنفاً .

مادة (٣٥٣)

إذا وضعت عدة مقاولات سكورته على شحن واحد بدون وقـوع حيلـة ولا دسيسة وكانت قيمة الأشياء المذكورة بكاملها تضمنت بعقـد المقاولـة الأول فحيئنذ يراعى عقد هذه المقاولة وتعتبر وتبرأ ذمة أصحاب السكروته الـذين أمضوا الباقي ويكون لهم حق بأن يأخذوا تضميناً بموجب المادة (٣٤٣) أما إذا لم تكن قيمة الأشياء الموسوقة تضمنت تماماً بعقد المقاولة الأول فحينئـذ يكون أصحاب السكورته مسئولين بالتبعة عن زيادة قيمتها بحـسب ترتيـب تاريخ عقد مقاولاتها (يعني كونتراتهم) .

مادة (٣٥٤)

إذا كان الوسق بقدر ما تضمن وضاع جانب منه وبقى جانب آخـر فحينئـذ يعطى من طرف جميع أصحاب السكورته قيمة ضمان ما ضاع على نسبة ما يصيب حصة كل واحد منهم .

مادة (٣٥٥)

السكورته تكون عن البضائع التي تشحن بالسفن التي يتصرح عددها وتتعين أسماءها ويبين أيضا مقدار ما يضمن لكل واحد منها وإذا كان الوسق شـحن بواحدة أو بعدة منها فقط فحينئذ يكون صاحب السكورته مسئولاً بمقدار مـا ضمنه على كل واحد من السفن التي شحنت البضاعة بها ولو ضاعت جميع السفن المشروطة ويكون له حق بأن يفسخ قوندراتو السكورته ويستحـصل التضمين المسطر في المادة (٣٤٣) المذكورة آنفاً .

مادة (٣٥٦)

إذا كان الربان مأذوناً بأن يدخل إلى جملة أساكل لكي يبذل وسقه أو يكملـه فلا يكون حينئذ صاحب السكورته مسئولاً عما يقع من الضائعات والتلفيـات ما لم تكن الأشياء المضمونة موجودة داخل السفينة أو وضعت في الفلائـك

لأجل إيصالها للسفينة أو اخراجها من السفينة إلى البر ما لم يكن ثمة مقاولة بعكس ذلك .

مادة (٣٥٧)

إذا كان السكورته لوقت معين يتخلص أصحاب السكورته عند ختام ذلك الوقت عينه وحينئذ يمكن للمضمن أن يضمن بضائعه بعيداً عن أخطار يمكن وقوعها في المستقبل

مادة (٣٥٨)

المضمن إذا ارسل السفينة إلى محل ابعد من المحل المعين والمخصص في القوندراتو يتخلص حينئذ صاحب السكورته من المسئولية لو كان المحل المعين هو على طريق ذلك المحل البعيد ويحق له أن يتقاضى أيضا بدل السكورته أما إذا كان ذلك إلى محل أقرب من المحل المقاول عليه فتجرى شرائط السكورته بالتمام.

مادة (٣٥٩)

إذا وقعت السكورته بعد أن تلفت البضائع الموسوقة وضاعت أو وصلت إلى المحل المشروط وعلم المضمن بأنها تلفت وضاعت أو أن صاحب السكورته لم يعلم بأنها وصلت أو حصل الظن الغالب بأنه يمكن أن يتصل بالمضمن علم عن ضياعها وتلفها أو لصاحب السكورته بأنه وصلت لمحلها قبل أن يضعا إمضاءهما على القوندراتو فحينئذ تكون السكورته المذكورة في حكم الملغاة.

مادة (٣٦٠)

إذا فقدت السفينة أو تلفت وتحقق بأنه يمكن أن يصل من المحل الذي تلفت فيه أو الذي وصلت إليه أو الذي يصل إليه علم بتلفها إلى المحل الذي ينظم به عقد المقاولة السكورته قبل توقيعه يحصل حينئذ الظن الغالب المذكور في المادة السالفة .

مادة (٣٦١)

إذا وضعت السكورته على حالق الخير الجيد أو الرديء فلا يعتبر حينئذ الظن الغالب المسطر في المواد السالفة ولا يفسح القواندرتو المذكور ما لم يثبت بأن المضمن علم بضياع تلك الأشياء المضمونة أو وصل الخبر لصاحب السكورته عن وصول السفينة إلى محلها قبل إمضاء العقد يعني القواندرتو .

مادة (٣٦٢)

إذا ثبت على المضمن الكيفية التي سبق ذكرها في المادة (٣١٦) المذكورة أعلاه فحينئذ يحكم عليه بأن يعطى خرج السكورته إلى صاحب السكورته مضاعفاً وإن ثبت ذلك على صاحب السكورته فيعطي هو كذلك بدل السكورته إلى المضمن مضاعفاً وعدا عن ذلك ينظر في محاكمتها الجزائية لكي يترتب جزاؤهما بحسب أحكام قانون الجزاء .

القسم الثالث
فيما يختص بترك الأشياء المضمونة

مادة (٣٦٣)

إذا غرقت السفينة بسبب نائبة بحرية أو نشبت على البر وكسرت أو صارت بحالة لا تصلح للسفر أو اغتصبت من طرق الأعداء والقرصان أو ضبطت من جانب دولة أجنبية أو توقفت قبل إبتداء السفر بأمر الحكومة العربية الحجازية أو كانت الأشياء المضمونة عدمت أو تلفت وكان مقدار الضائعات والخسارات يساوي أقل ما يكون ثلاث أرباع مقدار المبلغ الذي تضمنت به فيمكن حينئذ بأن تترك تلك الأموال والأشياء المضمونة من طرق صاحبها لحساب السكورته وإنما لا يجوز ترك السفينة ولا البضائع ما لم تظهر الأخطار البحرية بحسب الأحكام المبينة في المادة (٣١٩) .

مادة (٣٦٤)

كامل الخسارات والضائعات عن الخسارات والضائعات المحررة في المـــادة السابقة تعد بحرية ويجرى تسويتها فيما بين المضمنين وأصحاب الـــسكورته بحسب ما يتراءى لهم من المنافع الذاتية.

مادة (٣٦٥)

ترك الأشياء المضمونة بلا شروط لا يشمل غير هذه الأشـــياء المـــضمونة والموجودة بحالة الخطر أما ما يزيد عنها فلا يشمله ذلك .

مادة (٣٦٦)

ترك الأشياء إلى أصحاب السكورته يلزم أن يجرى في ظرف ستة أشهر أو سنة أو سنتين بحسب المحلات التي ستذكر فيما يأتي وهـــو أنـــه إذا ضـــاع المركب وتلف في موانئ وسواحل أوروبا أو آسيا أو أفريقيا وفـــي البحـــر الأسود والبحر الأبيض فيجوز ترك السفينة أو حمولتها المضمونة في ظرف ستة أشهر إعتباراً من يوم وصول خبرها إلى المضمن أو من اليوم الذي يرد له فيه خبر إرسال السفينة إلى الأساكل والمحلات السالفة الذكر إذا غـــصبت أو ضبطت هناك أيضا . أما إذا كانت السفينة ضاعت وتلفـــت أو غـــصبت وضبطت في الجزر والسواحل الكائنة في اسوار وقناري ومـــاري وغربـــي أفريقيا وشرقي أمريكا ففي ظرف سنة واحدة مـــن حـــين العلـــم بـــضياعها وإرسالها لتلك المحلات وإذا ضاعت السفينة أو ضبطت في باقي المحـــلات البعيدة من الأرض ففي ظرف سنتين من العلم بضياعها وإرسالها إلى تلـــك الأطراف ثم من بعد مرور هذه المدات لا يعود قبل التخلي الذي يقع عنها من جانب المضمنين .

مادة (٣٦٧)

كلما يقع من الأخطار الموجبة لترك الأشياء المضمونة أو يعد من التهلكـــات البحرية ويعود على أصحاب السكورته يكون المضمن مجبوراً بأن يبلغ خبره رسمياً إلى أصحاب السكورته في ظرف ثلاثة أيام من وصوله إليه .

مادة (٣٦٨)

إذا انقضت المدات المبينة فيما يأتي بدون أن يؤخذ خبر أصلاً عن السفينة بعد قيامها وسفرها أو بعد اليوم المبين في الخبر الأخير الوارد عنها فيمكن حينئذ للمضمن أن يترك الأشياء التي ضمنها إلى أصحاب السكورته ويطلب تضميناتها المشروطة بدون أن يجبر على إثبات ضياع السفينة وهذه المدات تكون ستة أشهر للسفريات القصيرة التي تقع من إحدى موانئ الممالك العربية الحجازية الأخرى منها أو إلى موانئ أو سواحل أوروبا وآسيا وافريقيا والبحر الأسود والبحر الأبيض أو منها إلى هذه الجهات وسنة للاسفار التي تقع من البلاد العربية إلى سواحل أسور وقناوي وماري وبقية الجزائر الكائنة في سواحل غربي أفريقيا وشرقي أمريكا ومنها إلى البلاد العربية وسنة ونصف أيضا للاسفار التي تقع من الممالك العربية إلى باقي البلاد البعيدة ومنها إلى هذا الطرف أما إذا كان السفر فيما بين اسكلتين خارجتين عن الممالك العربية فحينئذ تكون المدة بقدر إحدى المدات المحررة بحسب زيادة قرب هذه الموانئ لأي ميناء أو محل كان من الموانئ المذكورة سابقاً ويكتفي على أي حال كان من المضمنين ليجري أمر الترك بحينه على أنه لم يرد أصلاً خبر لا راساً ولا بالواسطة عن السفينة المضمونة أو البضائع المضمونة الموسوقة فيها ما لم يثبت عكس ذلك من طرق أصحاب السكورته ويحق للمضمن من بعد إنقضاء المدات المذكورة التخلي عن الأشياء مع طلب حقه من السكورته غير أنه يرفع دعواه هذه لحين خُتام المدات المعينة في المادة (٢٦٦) فقط.

مادة (٣٦٩)

إذا وضعت السكورته لوقت محدود فتعتبر حينئذ السفينة بعد إنقضاء المدات المعينة في المادة السابقة للاسفار القصيرة والطويلة بأنها ضاعت ضمن مدة السكورته المحددة إنما إذا ثبت ضياع السفينة بأنه كان خارجاً عن مدة

السكورته فتكون قضية الترك بحكم ما لم يكن ويلزم حينئذ برد ما قد اعطى من التضمينات لأجلها مع ربحه النظامي

مادة (٣٧٠)

الأسفار التي تقع خارج بوغاز جبل طارق وفي جميع سواحل وجزائر أوروبا وأفريقيا وآسيا الكائنة في البحر المحيط والجزائر الكائنة في شمال أمريكا وجنوبها وأطرافها والأسفار التي تقع منها إلى هذه الجهات تعد من الأسفار المديدة .

مادة (٣٧١)

المضمن يمكنه إذا شاء أن يبين في ورقة قضية التبليغ التي سبق ذكرها في المادة (٣٦٧) المحررة آنفاً بأنه يريد إجراء قضية الترك حالاً ويطلب من صاحب السكورته أن يعطيه التضمينات المشروط اعطائها في ظرف المدة المعينة بعقد المقاولة (الكوندراتو) أو أنه يريد إجراء الترك بظرف المدات المقررة نظاماً .

مادة (٣٧٢)

يجبر المضمن عند إجراء الترك على أن يعطي بياناً بجميع السكورتات التي عملها بالذات أو بالواسطة أو التي أمر بإجرائها على السفينة أو البضائع مع المبالغ التي أخذها قرضاً بحرياً وإلا فتعلق حينئذ المدة التي يلزم إعتبارها من تاريخ قضية الترك لأجل تحصيل ما يلزم من التضمينات على تاريخ بيان الخصومات المذكورة وتتوقف إلى ذاك الحين إنما لا يلزم لأجل ذلك تحديد المدة المعينة لتقديم عريضة قضية الترك

مادة (٣٧٣)

إذا بين المضمن الخصومات المذكورة بطريق الحيلة فلا يمكنه حينئذ أن يستفيد من السكورته بل يجبر فضلاً عن ذلك على اعطاء المبالغ التي يكون استقراضها قرضاً بحرياً ولو كانت السفينة ضاعت أو غصبت أو ضبطت .

مادة (٣٧٤)

إذا غرقت السفينة أو نشبت على البر فكسرت فحينئذ يجبر المضمن بأن يصرف جهده على تخليص الأشياء التي غرقت بشرط اقتداره على إجراء أمر الترك في وقته ومحله ويكون له حق بأن يستحصل مصاريف التخليص بقدر قيمة الأشياء المخلصة عندما يؤمن عليها بعد حلفه اليمين .

مادة (٣٧٥)

إذا لم ينكر القوندراتو (المقاولة) وقت اعطاء المبالغ المضمونة فحينئذ يكون صاحب السكورته مجبوراً بأن يعطى المبالغ المذكورة في ظرف مرور ثلاثة أشهر من ابلاغ قضية الترك وإن لم يعطيها فيكون حينئذ مجبوراً بأن يعطي بعد ذلك ربحها النظامي أيضا وتعتبر الأشياء المتروكة في مقام رهن على ديونه هذه .

مادة (٣٧٦)

يبلغ المضمن إلى صاحب السكورته السندات وباقي الأدوات التي تثبت الشحن ووقع الضائعات قبيل أن يدعي عليه لكي يستحصل منه المبالغ المضمونة .

مادة (٣٧٧)

يمكن لصاحب السكورته أن يبادر أيضا لإثبات ما يخالف المواد والوقوعات التي تحويها السندات والأوراق السالفة الذكر غير أنه في حال صدور القرار على احضار أوراقه ودلائله المختصة بذلك إذا كان المضمن يقدم كفيلاً على أن يعيد أخيراً المبالغ التي طلبها فيحكم حينئذ على صاحب السكورته بأن يعطي حالاً المبالغ المذكورة مؤقتاً والكفيل المرقوم يخلص من الكفالة إذا لم تحصل الدعوى من طرف صاحب السكورته لحد مرور أربع سنين إعتباراً من يوم الكفالة .

مادة (٣٧٨)

إذا تبلغت قضية الترك على الوجه المبين أعلاه وقبلت أو حكم بها فتصير الأشياء المتروكة عائدة إلى صاحب السكورته إعتباراً من تاريخ تركها كما

أنه إذا تأخر مجيء السفينة أو البضائع والأشياء المتروكة له بعد تركها فلا يمكنه أن يجعل ذلك عذراً أو علة للتخلص من اعطاء المبالغ المضمونة .

مادة (٣٧٩)

نولون البضائع والأشياء المستخلصة يترك أيضا مع ترك السفينة ولو كان معطى مسجلاً ويصير مختصاً بالكسورته على أن لا يطرأ بسبب ذلك خلل على حقوق أصحاب القرض البحري وأجرة ملاحي السفينة ومعاشاتهم أثناء السفر مع المصاريف الواقعة .

مادة (٣٨٠)

إذا ضبطت السفينة وتوقفت من طرف إحدى الدول فيكون حينئذ المضمن مجبوراً بأن يبلغ القضية إلى صاحب السكورته بظرف ثلاثة أيام من أخذه الخبر عنها . وأما إذا كانت الأشياء المضبوطة ضبطت وتوقفت في بحار أوروبا أو في البحر الأبيض أو في بحر البلطيق فيمكن حينئذ تركها إلى صاحب السكورته بظرف ستة أشهر . وإذا كان ذلك في محلات بعيدة عن هذه المحلات ففي مرور سنة واحدة ومبدأ هذه المدات يعتبر من تاريخ تبليغ خبر الضبط والتوقيف له . أما إذا كانت الأشياء المضبوطة هي مما يتلف فتنزل حينئذ المدات المذكورة إلى شهر ونصف في الحالة الأولى وإلى ثلاثة أشهر في الحالة الثانية .

مادة (٣٨١)

المضمنون مجبورون على كل حال بأن يصرفوا جهدهم بقدر ما يمكنهم لأجل استخلاص الأشياء المضبوطة في ظرف المدات المعينة والمبينة في المادة السابقة كما وأن أصحاب السكورته مأذونون أيضا بأن يقوموا بكل ما يقتضي من الأعمال لأجل تخليص هذه الأشياء سواء على إنفراد منهم أو بالإتفاق مع المضمنين .

مادة (٣٨٢)

إذا جنحت السفينة على البر ثم أمكن تقويمها وإصلاحها بحالة يمكن معها أن تصل إلى المحل المشروط ذهابها إليه فلا يسوغ تركها إلى صاحب السكورتاه بدعوى أنها غير صالحة للسفر ما لم تتجاوز مصاريف إصلاحها ثلاثة أرباع المبلغ الذي تضمنت به ، إنما إذا اصلحت على الوجه المذكور فحينئذ لا يضيع حق المضمنين عن أن يتحصلوا من أصحاب السكورتاه المصاريف والأضرار والخسائر التي تنشأ من جنوحها على البر .

مادة (٣٨٣)

إذا تبين بمعرفة أهل الخبرة عدم قابلية السفينة للسفر فيكون حينئذ الشخص الذي ضمن وسقها مجبوراً بأن يبلغ ذلك صاحب السكورتاه بظرف ثلاثة أيام من اطلاعه على الخبر .

مادة (٣٨٤)

يجبر الربان في تلك الحالة بأن يسعى ويبذل الغيرة بمداركه سفينة أخرى بوجه السرعة لكي ينقل إليها البضائع الموسوقة معه ويوصلها إلى المحل المشروط إيصالها إليه .

مادة (٣٨٥)

إذا شحنت البضائع المذكورة في سفينة أخرى حسبما ورد في المادة السابقة فإن الأخطار والخسائر التي تترتب على الأمتعة المذكورة في تلك السفينة أيضا لحين وصولها وتفريغها في المحل المشروط إيصالها إليه تعود على صاحب السكورتاه .

مادة (٣٨٦)

كذلك متى شحنت البضائع في سفينة أخرى على الوجه المحرر يكون صاحب السكورتاه مجبوراً أو ضامناً بأن يفي خسائر البضائع المذكورة

وأضرارها ومصاريف تفريغها وأجرة مخازنها ومصاريف تحملها ثانياً مع جميع ما يقع من المصاريف في سبيل تخليصها بقدر المبلغ المضمون .

مادة (٣٨٧)

إذا لم يجد الربان سفينة أخرى لكي يشحن بها البضائع وينقلها إلى المحل المشروط إيصالها إليه في ظرف المدات المعينة في المادة (٣٨٠) المسطرة آنفاً فيمكن حينئذ للمضمن أن يترك ذلك بظرف المدات المعينة في المادة (٣٦٦) إبتداءاً من إنقضاء المدة المعينة لأجل شحن البضاعة في سفينة غيرها.

مادة (٣٨٨)

الأشياء المضمونة إذا اغتصبها القرصان وما أمكن للمضمن أن يخبر صاحب السكورتاه فحينئذ يمكنه أن يخلصها باعطاء بدل عنها بدون أن ينتظر الحصول على أمر أو رخصة منه إنما يكون مكلفاً بأن يبلغه حالاً عندما تسمح له الفرصة عن المبلغ الذي يكون قد تساوى مع القرصان عليه وأجبر على اعطائه لهم لأجل تخليصها .

مادة (٣٨٩)

عندما تبلغ الكيفية لصاحب السكورتاه على هذا الوجه فيكون مخيراً بأن يقبل إذا شاء هذه التسوية لحسابه أو أن يرفضها وما يختاره من أحد هذين الوجهين يجبر على أن يخبر به رسمياً للمضمن في ظرف (٢٤) ساعة من تبلغ قضية المساواة له وإذا بأن قبول قضيته المساواة لحسابه فيكون مجبوراً حينئذ بأن يعطى حالاً الحصة التي اصابت الأشياء المضمونة من بدل التخليص بحسب شرائط التسوية وبعد ذلك تظل أخطار تلك السفرة عائدة عليه بموجب عقد مقاولة السكورتاه (قوندراتو) وإذا لم يعلمه في المدة

المذكورة عما يختاره من هذين الوجهين فيعتبر حينئذ بأنه لـــم يقبـــل أمـــر المساواة لحسابه .

ملحق رقم (٧)
نصوص التأمين البحري في القانون القطري
مستخرج من القانون البحري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠

المادة ٢٣٣

تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعة اتقاء الأخطار المتعلقة برحلة بحرية. ويجوز الإتفاق على مخالفة هذه الأحكام إلا إذا كانت ذات صفة الزامية.

الفصل الأول
الفرع الأول
التأمين على السفينة

المادة ٢٣٤

لا يجوز إثبات عقد التأمين إلا بالكتابة.

ويجوز أن تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية أو عرفية. وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب إثباته بالكتابة أيضا. ومع ذلك تكون الوثيقة المؤقتة التي يعطيها المؤمن ملزمة للطرفين.

المادة ٢٣٥

تكون وثيقة التأمين بإسم المؤمن له ولأمره أو للحامل، ويجوز إجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين.

ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض. وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بكل الدفوع التي يجوز له توجيهها إلى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لأفراد أو للحامل.

المادة رقم ٢٣٦

يجب أن تشتمل وثيقة التأمين على تاريخ عقد التأمين مبيناً باليوم والساعة ومكان العقد وإسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه وصفته إذا كان يتعاقد

لحساب الغير والأموال المؤمن عليها والأخطار التي يشملها والمستثناه منـــه وزمانها ومكانها ومبلغ التأمين وقسطه. ويجب أن يوقع المؤمن أو من يمثله وثيقة التامين.

المادة رقم ٢٣٧

يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة لأخطـــار البحـــر، ولا يجوز أن يكون طرفاً في عقد التأمين أو مستفيداً منه إلا من كانت له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم حصول الخطر.

المادة رقم ٢٣٨

يجوز للمؤمن إعادة التأمين على الأموال المؤمن عليها.

المادة رقم ٢٣٩

إذا كان الخطر مؤمناً عليه في عقد واحد من قبل عدة مؤمنين إلتزام كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

المادة رقم ٢٤٠

لا يترتب على التأمين أي أثر إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التـــأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه فـــي السريان، ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالإشتراك إلا بالنسبة إلى الشحنة الأولى.

المادة رقم ٢٤١

يسأل المؤمن عن الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة أو غرق أو جنوح أو تصادم أو رمي في البحر أو حريق أو انفجار أو سرقة وعلى وجه العموم بسبب جميع الطوارئ والحوادث البحرية.

ويكون للمؤمن مسئولاً عن مساهمة الأموال المؤمن عليها فـــي الخـــسارات البحرية العامة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين.

وكذلك يكون المؤمن مسئولاً عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو الحد من هذا الضرر

المادة رقم ٢٤٢

يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق بالسفينة أو البضائع عليها بفعل أو خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن سبب هذه الأضرار ناشيء عن إهمال المؤمن له في بذل العناية المعقولة اللازمة للمحافظة على سلامة السفينة أو البضائع.

وكذلك يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ الربان أو البحارة أياً كان نوع الخطأ أو جسامته.

المادة رقم ٢٤٣

يظل المؤمن مسئولاً عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة التي تقوم بنقل البضائع أو أي تغيير آخر يقرره الربان بدون تدخل من المجهز أو المؤمن له أو يقصد به مساعدة سفينة أو مركب في خطر أو إنقاذ ما عليها من أشخاص وأموال. أما إذا كان تغيير الرحلة إلى الطريق أختيارياً فلا يسأل المؤمن إلا عن الحوادث التي يثبت أنها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه.

المادة رقم ٢٤٤

لا يشمل التأمين أخطار الحرب الخارجية أو الأهلية والاضطرابات والثورات والإضراب والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها في الأموال الأخرى أو الأشخاص ما لم يتفق على خلاف ذلك.

المادة رقم ٢٤٥

إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب، شمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية والإنتقالية والأسر والاستيلاء والإيقاف والإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات والسلطات سواء أكان معترفاً

بها أم غير معترف بها أو بسبب أنفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت أو كانت قد انتهت.

المادة رقم ٢٤٦

لا يسأل المؤمن عما يلي:

أ- الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه، ومع ذلك يكون المؤمن مسئولاً عن الضرر الناشيء عن عيب خفي في السفينة.

ب- النقص العادي الذي يطرأ على البضاعة أثناء الطريق.

جـ - الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرات والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار وأعمال التهريب أو أي أعمال أخرى غير مشروعة.

د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المعطاة لرفع الحجز.

هـ - الأضرار غير المباشرة التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

المادة رقم ٢٤٧

يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين والرسوم والمصاريف في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة والبضائع وان يعطي بياناً صحيحاً عند إجراء العقد بالظروف، التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يشملها التأمين وأن يطلعه أثناء سريان العقد على ما يطرأ من زيادة على هذه الأخطار في حدود علمه به.

المادة رقم ٢٤٨

يجوز الإتفاق على إعفاء المؤمن من تعويض الضرر في الحدود التي يعينها العقد ويخفض الإعفاء من مبلغ ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملاً إذا جاوز الضرر حد الإعفاء.

وفي جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد استنزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه.

المادة رقم ٢٤٩

إذا تخلف المؤمن له عن دفع قسط التأمين جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يلغي العقد. ولا ينتج الإيقاف أو الإلغاء أثره إلا بعد إنقضاء خمسة عشر يوماً من التنبيه على المؤمن له بالوفاء، ويجوز أن يحصل التنبيه بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو ببرقية.

ولا يحول التنبيه بإيقاف التأمين دون عمل تنبيه آخر بإلغاء العقد ما دام المؤمن له مختلفاً عن دفع قسط التأمين والمصاريف.

ويعود عقد التأمين إلى إنتاج آثاره في المستقبل بعد إنقضاء أربع وعشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف .

ويترتب على إلغاء العقد إلزام المؤمن برد قسط التأمين بما لا يعادل الأخطار السارية وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات.

ولا يسري أثر الإيقاف أو الإلغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت إليه وثيقة التأمين قبل وقوع أي حادث وقبل التنبيه بالإيقاف أو الإلغاء.

ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

المادة رقم ٢٥٠

إذا أفلس المؤمن له أو أعسر ولم يكن قد دفع القسط المستحق عليه بعد أعذاره جاز للمؤمن إلغاء العقد، ولا يسري هذا الإلغاء على الغير حسن النية

الذي انتقلت إليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقـوع أي حـادث وقبـل التبليـغ بالإلغاء. ويثبت هذا الحق للمؤمن له في حالة إفلاس المؤمن.

وفي جميع الأحوال يلتزم المؤمن برد قسط التأمين بمـا يعـادل الأخطـار السارية.

المادة رقم ٢٥١

يبطل التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير مطابقة للحقيقة من شأنها جعل المؤمن يقدر الخطر بأقل من حقيقته. وكذلك يبطل التأمين إذا سكت المؤمن له بسوء قصد عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكـان مـن شأن ذلك أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته.

ويقع البطلان ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو للسكوت، أية صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه.

ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملاً إذا ثبت سوء القصد من جانـب المؤمن له ونصف القسط فقط إذا انتفى سوء القصد.

المادة رقم ٢٥٢

على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سـريان العقـد ويكون من شأنها زيادة الأخطار التي يتحملها المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد أيام العطلة الرسمية. فإذا لم يقع الأخطار في الميعاد جاز للمؤمن إلغاء العقد.

وإذا وقع الأخطار في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبـين أن زيـادة الأخطار لم تكن ناشئة من فعل المؤمن له بقى التأمين سارياً مقابـل قسط إضافي. أما إذا كانت زيادة الأخطار ناشئة عن فعل المؤمن له، جاز للمؤمن إما إلغاء العقد مباشرة مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين، وإما إبقاء العقـد مع المطالبة بقسط إضافي مقابل زيادة الأخطار.

المادة رقم ٢٥٣

يقع باطلاً عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ إلى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل إصدار أمره بإجراء التأمين أو إلى مكان توقيع العقد قبل أن يوقعه المؤمن.

وإذا كان التأمين معقوداً على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل إلا إذا ثبت أن المؤمن له كان يعلم علماً شخصياً بهلاك الشيء المؤمن عليه أو كان المؤمن يعلم بوصول الشيء.

وكذلك يبطل التأمين إذا علم المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه بعد إصدار أمره بإجراء التأمين ولم يبادر بأسرع الوسائل الممكنة إلى إلغاء هذا الأمر قبل التوقيع على العقد.

وفي جميع الأحوال يدفع الطرف الذي يثبت سوء نيته للطرف الآخر تعويضاً يعادل ضعف القسط المتفق عليه.

المادة رقم ٢٥٤

يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت تدليس من جانب المؤمن له، وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملاً من حق المؤمن. فإذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحاً بقدر قيمة الأشياء المؤمن عليها ويكون للمؤمن الحق في نصف القسط عن القدر الزائد.

أما إذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها تحمل المؤمن له جزءاً من الضرر بنسبة هذا الفرق.

المادة رقم ٢٥٥

فيما عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمناً عليه بعدة عقود سواء أكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على الشيء المؤمن عليه اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر على المؤمنين المتعددين

بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التامين الذي يلتزم به كل منهم إلى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

ويجب على المؤمن له إذا طلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها وإلا كان طلبه غير مقبول.

ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به. وإذا كان أحدهم معسراً وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين.

وفي حالة ثبوت الغش من جانب المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلاً للإبطال بناء على طلب المؤمن.

وفي جميع الأحوال يكون قسط التامين بأكمله من حق المؤمن حسن النية.

المادة رقم ٢٥٦

يجب على المؤمن له أن يقوم بكافة التدابير التحفظية وأن يبذل العناية للمحافظة على البضائع المؤمن عليها وأن يقوم بجميع الإجراءات اللازمة للمحافظة على حق الرجوع قبل الغير المسئول، ويجوز للمؤمن القيام بهذه التدابير والإجراءات ولا يترتب على قيام المؤمن أو المؤمن له بهذه التدابير والإجراءات أي أثر في الحقوق والإلتزامات الناشئة عن عقد التأمين.

ويسأل المؤمن له بقدر الضرر الذي يصيب المؤمن عن اهماله واهمال تابعيه وخلفائه في القيام بالإلتزامات المذكورة في الفقرة السابقة وعن كل عمل في حدود القانون يكون من شأنه إعاقة المؤمن عن استعمال حقه في دعوى الرجوع.

الفرع الثاني
تسوية الأضرار

المادة رقم ٢٥٧

تسوى الأضرار بطريق التعويض إلا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء عليه في الأحوال التي يجيز له الإتفاق أو القانون إتباع هذه الطريقة.

المادة رقم ٢٥٨

لا يجوز أن يكون الترك جزئياً أو معلقاً على شرط، ويترتب عليه إنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها إلى المؤمن وإلتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله. وتنتقل الملكية بين الطرفين بأثر رجعي يعود إلى يوم وقوع الحادث.

المادة رقم ٢٥٩

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التي أجراها أو التي يعلم بوجودها. وإذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحاً غير مطابق للحقيقة سقط حقه في الإفادة من التأمين.

المادة رقم ٢٦٠

يجب على المؤمن له إثبات بدء سريان الخطر. ويفترض وقوع الضرر في الزمان والمكان المذكورين في عقد التأمين إلا إذا أثبت المؤمن خلاف ذلك.

وإذا أراد المؤمن إبراء ذمته وجب عليه أن يثبت أن الضرر لا يدخل ضمن الأخطار التي يشملها التأمين. ومع ذلك إذا كان التامين لا يشمل إلا بعض الأخطار وجب على المؤمن له أن يثبت أن الحادث ناشيء عن احد هذه الأخطار وإذا استعمل المؤمن له حقه في الترك وجب عليه أن يثبت أيضا أن الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اختيار طريقة الترك.

المادة رقم ٢٦١

لا يلزم المؤمن بإصلاح أو إستبدال الأشياء المؤمن عليها.

المادة رقم ٢٦٢

على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المـؤمن عليهـا فـي المـساهمة فـي الخسارات العامة سواء أكانت تسوية هذه الخسارات مؤقتة أو نهائية وذلـك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن أن وجدت.

المادة رقم ٢٦٣

لا يجوز إقامة الدعوى على المؤمن للمطالبة بالتعويض قبل إنقضاء ثلاثـين يوماً من تقديم طلب الوفاء مرفقاً المؤيدة له وبوثيقة الترك عنـد الإقتـضاء. ويعتبر المؤمن في حالة اعذار بإنقضاء الميعاد المذكور. وإذا لم تتم التسوية خلال هذا الميعاد وجب على المؤمن رد المستندات التي تسلمها.

المادة رقم ٢٦٤

تنتقل إلى المؤمن جميع الحقوق التي نشأت بمناسـبة الأضـرار المـشمولة بالتأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه ومنذ اليوم الذي تم فيـه هـذا الدفع.

الفرع الثالث
التقادم

المادة رقم ٢٦٥

تتقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين وتسري هذه المـدة كما يلي:

أ – من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

ب– من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه دعـوى المطالبـة بتعـويض الأضرار التي تلحق بالسفينة.

جـ – من تاريخ وصول السفينة أو من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، أمـا إذا

كان الحادث لاحقاً لأحد هذين التاريخين فيسرى التقادم من تــاريخ وقــوع الحادث.

د – من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضــرار بطريقة الترك، وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى الترك يــسري التقادم من تاريخ إنقضاء هذه المهلة.

هــ – من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المــساهمة فــي الخسارات العامة وبدعوى المطالبة بالمكافأة المــستحقة عــن المــساعدة أو الإنقاذ.

و – من تاريخ إقامة الغير دعواه على المؤمن له أو من تاريخ قيام المــؤمن له بالوفاء بالنسبة لدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

المادة رقم ٢٦٦

تتقضي بمضي سنتين كذلك دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقــد التأمين وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاستيراد.

المادة رقم ٢٦٧

ينقطع التقادم المذكور في المادتين السابقتين بكتاب مسجل أو تسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة وذلك بالإضافة إلى الأسباب الأخرى المقررة في القانون.

الفصل الثاني
أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين
الفرع الأول
التأمين على السفينة

المادة رقم ٢٦٨

يعقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة محددة.

ويجوز أن يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة في أحد المواني أو المراسي أو الأحواض الجافة أو أي مكان آخر. ويجوز أيضا التأمين على السفينة وهي في مرحلة البناء.

المادة رقم ٢٦٩

يسري ضمان المؤمن في حالة التأمين بالرحلة من تاريخ البدء في شحن البضائع إلى تاريخ الإنتهاء من تفريغها دون أن تجاوز مدة سريان التأمين في جميع الأحوال خمسة عشر يوماً من وقت وصول السفينة إلى المكان المقصود أو الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضائع في هذا المكان لرحلة جديدة.

وإذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت إقلاعها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المعين في وثيقة التأمين.

وإذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لإنتهاء الرحلة الأخيرة هو مكان إنتهاء عقد التأمين.

المادة رقم ٢٧٠

إذا كان التأمين لمدة محددة فإن ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد.

ومع ذلك إذا كانت السفينة في الوقت المحدد لبدء سريان التأمين محلاً لترميم مترتب على ضرر يشمله التأمين أو كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف

يضمنه المؤمن فلا يسري التأمين إلا من وقت إنتهاء الترميم أو الرحلة. وفي هذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يكن العقد خلالها سارياً.

أما إذا انتهى التأمين وكانت السفينة محلاً لترميم أو كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف وكان الترميم أو التلف مما يشمله التأمين امتد سريان العقد إلى إنتهاء الترميم أو الرحلة. وفي هذه الحالة يزاد قسط التأمين بنسبة المدة الإضافية.

المادة رقم ٢٧١

تكون السفينة مشمولة بالتأمين دون إنقطاع في أي مكان توجد فيه وذلك أثناء سريان العقد وبالنسبة إلى نوع الملاحة المذكورة فيه.

المادة رقم ٢٧٢

لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة إلا إذا كان العيب خفياً، كما لا يسأل المؤمن عن الأضرار عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة.

المادة رقم ٢٧٣

فيما عدا الضرر الذي يلحق بالأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أياً كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم.

ويجوز للمؤمن له بغير رضا المؤمن إجراء تأمينات تكميلية لضمان مسئوليته الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة والتي لا تشملها الفقرة السابقة أو التي تجاوز المبلغ المنصوص عليها في وثيقة التأمين. ولا تحدث التأمينات التكميلية أثرها بالنسبة إلى الأضرار المؤمن عليها إلا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.

المادة رقم ٢٧٤

إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين كاملاً بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن عنها.

وإذا كان التأمين على السفينة لرحلة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين إذا هلكت السفينة كلياً أو قرر المؤمن له تركها وكان الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن. أما إذا لم يكن الهلاك أو الترك مما يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط إلا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي أدى إلى هلاك السفينة أو تركها.

المادة رقم ٢٧٥

يبقى مبلغ التأمين ضامناً لكل حادث يقع أثناء سريان وثيقة التأمين وإن تعددت الحوادث إلا إذا اتفق الطرفان على حق المؤمن في طلب قسط تكميلي أثر كل حادث.

وتسوى الحوادث الحاصلة خلال كل رحلة على حدة سواء كان التأمين معقوداً لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة معينة.

وتعتبر الرحلة كما هي محددة في الفقرتين الأولى والثانية من المادة (٢٦٩) وحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء أكان التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات أو لمدة معينة.

أما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منا على حدة.

المادة رقم ٢٧٦

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف إستبدال القطع والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو تعطلها أو غير ذلك من الأسباب.

وتخفض قيمة القطع التي استبدلت بما يعادل الفرق في القيمة بين الجديد والقديم ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة رقم ٢٧٧

يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة للمؤمن في الأحوال الآتية:

أ- إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنهـا. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.

ب- إذا هلكت السفينة كلياً.

جـ - إذا أصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة إلا إذا كان من المستطاع قطرها إلى مكان آخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكناً.

د- إذا كانت نفقات إصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل.

المادة رقم ٢٧٨

إذا كان التأمين يشمل مخاطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في التخلي عن السفينة في حالة أسرها أو الحجز عليها أو إيقافها بناء على أمر من السلطات العامة إذا لم تسترد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بأخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة رقم ٢٧٩

تسري التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف.

وتعتبر البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز كأنها مملوكة للغير، وذلك بالنسبة للمؤمن على السفينة.

المادة رقم ٢٨٠

إذا انتقلت ملكية السفينة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد بشرط أن يخطر المؤمن خلال خمسة شعر يوماً من تاريخ إنتقال الملكية إليه وأن يقوم بجميع الإلتزامات التي كانت على عاتق المالك السابق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ولا تحسب في الميعاد المذكور أيام العطلات الرسمية.

ويبقى المؤمن له السابق ملزماً قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ إنتقال الملكية. ويجوز للمؤمن أن يطلب إلغاء العقد خلال شهر من تاريخ أخطاره بإنتقال الملكية وفي هذه الحالة يستمر العقد قائماً مدة خمسة عشر يوماً من تاريخ الأخطار.

وإذا لم يقع الأخطار بإنتقال الملكية في الميعاد المذكور في الفقرة الأولى أعتبر التأمين موقوفاً من تاريخ إنتهاء هذا الميعاد، ويعود عقد التامين إلى إنتاج آثاره بعد إنقضاء أربع وعشرين ساعة من حصول الأخطار، ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

المادة رقم ٢٨١

إذا كان موضوع التأمين خاصاً بالمكافأة المستحقة عن المساعدة أو الإنقاذ التزم المؤمن في حدود مبلغ التأمين بدفع المصاريف التي تنفق لمساعدة السفينة أو إنقاذها بسبب خطر يشمله التأمين ويدفع كل مكافأة أخرى تستحق بسبب هذا الخطر. ولا ينتج التأمين المذكور أثره إلا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.

وإذا كان موضوع التأمين خالصاً بالمصروفات التي تنشأ عن تعويم السفينة التزم المؤمن بدفعها في حدود مبلغ التأمين وذلك في الأحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين.

المادة رقم ٢٨٢

إذا عقد التأمين على أجرة السفينة ولم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال فلا يشمل التأمين إلا ٦٠% منها ما لم يتفق على غير ذلك.

ولا يضمن المؤمن في التأمين على الأجرة إلا حصة هذه الأجرة في الخسارات العامة ودفع الأجرة المستحقة للمؤمن له في حالة ترك السفينة أو التخلي عنها بسبب خطر يشمله التأمين وذلك في حدود مبلغ التأمين وبشرط أن يثبت المجهز في الأحوال المذكورة بالفقرتين الثالثة والرابعة من المادة ((٢٧٧)) أنه لم يتمكن من ترحيل البضائع إلى ميناء الوصول.

المادة رقم ٢٨٣

إذا كان محل التأمين أجور البحارة ونفقاتهم وإعادتهم إلى أوطانهم والأرباح المتوقعة التزم المؤمن بتعويض الضرر الناشيء عن أي خطر بحري يشمله التأمين إذا أثبت المدعي أن الضرر يتعلق بمحل التأمين.

الفرع الثاني
التأمين على البضائع

المادة رقم ٢٨٤

يكون التأمين على البضائع بوثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة إشتراك.

المادة رقم ٢٨٥

تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون إنقطاع في أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان. ومع ذلك يجوز للمؤمن زيادة قسط التأمين إذا بقيت البضائع في ميناء أو استغرق مرورها أو إعادة شحنها على سفينة أخرى مدة غير اعتيادية أو إذا اضطرت السفينة التي تنقلها إلى الالتجاء إلى أحد الموانى أو تغيير طريقها المعتاد وذلك مع مراعاة الأحكام المذكورة في المادة "٢٥٤".

وإذا كانت البضائع أثناء الرحلة محلاً لنقل بري أو نهري أو جوي سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكورة إلا إذا اتفق على غير ذلك .

المادة رقم ٢٨٦

لا يجوز أن يزد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافاً إليه مصاريف نقلها إلى ميناء الوصول والربح المتوقع .

المادة رقم ٢٨٧

تقدر الخسائر التي أصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.

المادة رقم ٢٨٨

يجوز للمؤمن له التخلي عن البضائع للمؤمن في الحالات الآتية:

أ – إذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.

ب– إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ في عمليات ترحيل البضائع بأية طريقة للنقل إلى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له بأخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

جـ – إذا بيعت البضائع أثناء الرحلة بسبب إصابتها بتلف مادي.

د – إذا فقدت البضائع أو هلكت كلياً أو أصابها تلف يعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها.

وإذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في التخلي عن البضائع في حالة أسر السفينة أو الحجز عليها أو إيقافها بأمر من السلطات العامة إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بأخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة رقم ٢٨٩

إذا أجرى التأمين بوثيقة إشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين أما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بالنسبة إلى كل شحنة على حده.

المادة رقم ٢٩٠

يلتزم المؤمن له في وثيقة الإشتراك بأخطار المؤمن بالشحنات الآتي ذكرها كما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها:

أ- جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذاً لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين، ويشمل التأمين هذه الشحنات من وقت تعرضها للأخطار المؤمن عنها بشرط أن يقدم المؤمن له أخطاراً عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد.

ب- جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد إلى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون له مصلحة في الشحن بوصفه وكيلاً بالعمولة أو أميناً على البضائع أو غير ذلك. ولا يشمل التأمين هذه الشحنات إلا من وقت أخطار المؤمن بها، ولا تطبق وثيقة الإشتراك إذا كان دور المؤمن له مقصوراً على تنفيذ الأمر الصادر إليه من الغير بإجراء التأمين.

المادة رقم ٢٩١

إذا تعمد المؤمن له مخالفة الإلتزامات المنصوص عليها في المادتين السابقتين جاز للمؤمن أن يطلب إلغاء العقد فوراً وأن يسترد ما دفعه من الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة وأن يستوفى على سبيل التعويض أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر عنها.

المادة رقم ٢٩٢

على المؤمن له أخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف وإلا افترض أنه تسلمها سليمة.

الفرع الثالث
التأمين على المسئولية

المادة رقم ٢٩٣

في حالة التأمين لضمان المسئولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين إلا إذا وجه الغير الذي أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المؤمن له.

المادة رقم ٢٩٤

إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسئولية التزم كل مؤمن عن كل حادث على حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وأن تعددت الحوادث.

المادة رقم ٢٩٥

يجوز لمن يتولى بناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسئوليته عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بالغير، وتسري على هذا التأمين أحكام التأمين البحري إذا اتفق على ذلك.

ملحق رقم (٨)
نصوص التأمين البحري في القانون البحريني
مستخرج من القانون البحري رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢

المادة ٢٣٤

تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه اتقاء الأخطار المتعلقة برحلة بحرية.

ويجوز الإتفاق على مخالفة هذه الأحكام الا إذا كانت ذات صفة الزامية.

الفصل الأول
أحكام عامة
الفرع الأول
عقد التأمين

المادة ٢٣٥

لا يجوز إثبات عقد التأمين الا بالكتابة.

ويجوز أن تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية أو عرفية. وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب إثباته بالكتابة أيضا، ومع ذلك تكون الوثيقة المؤقتة التي يعطيها المؤمن ملزمة للطرفين.

المادة ٢٣٦

تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لامره أو للحامل، ويجوز إجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين.

ويكون لحامل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض. وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بكل الدفوع التي يجوز له توجيهها الى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محررة لافراد أو للحامل.

المادة ٢٣٧

يجب أن تشتمل وثيقة التأمين على تاريخ عقد التأمين مبينا باليوم والساعة ومكان العقد واسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه وصفته إذا كان يتعاقد لحساب الغير والاموال المؤمن عليها والأخطار التي يشملها التأمين والمستثناة منه وزمانها ومكانها ومبلغ التأمين وقسطه. ويجب أن يوقع المؤمن أو من يمثله وثيقة التأمين.

المادة ٢٣٨

يجوز التأمين على جميع الاموال التي تكون معرضة لأخطار وهي في البحر، ولا يجوز أن يكون طرفا في عقد التأمين أو مستفيدا منه الا من كانت له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم حصول الخطر.

المادة ٢٣٩

يجوز للمؤمن اعادة التأمين على الاموال المؤمن عليها.

المادة ٢٤٠

إذا كان الخطر مؤمنا عليه في عقد واحد من قبل مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

المادة ٢٤١

لا يترتب على التأمين اي اثر إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان، ولا يسري هذا الحكم على وثائق التأمين بالإشتراك الا بالنسبة الى الشحنة الأولى.

المادة ٢٤٢

يسأل المؤمن عن الاضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة أو غرق أو جنوح أو تصادم أو رمي في البحر أو حريق أو انفجار أو سرقة وعلى وجه العموم بسبب جميع الطوارئ والحوادث البحرية. ويكون المؤمن مسؤولا عن مساهمة الاموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية العامة ما لم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين.

وكذلك يكون المؤمن مسؤولا عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الاموال المؤمن عليها من ضرر مادي أو الحد من هذا الضرر.

المادة ٢٤٣

يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ المؤمن له أو تابعيه البريين ما لم يثبت المؤمن أن سبب هذه الاضرار ناشئ عن اهمال المؤمن له في بذل العناية المعقولة اللازمة للمحافظة على سلامة السفينة أو البضائع.

وكذلك يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ الربان أو البحارة ايا كان نوع الخطأ أو جسامته.

المادة ٢٤٤

يبقى المؤمن مسؤولا عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار الى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة التي تقوم بنقل البضائع أو اي تغيير آخر يقرره الربان بدون تدخل من المجهز أو المؤمن له أو يقصد به مساعدة سفينة أو مركب في خطر أو انقاذ ما عليها من أشخاص واموال. اما إذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطراريا بقى المؤمن مسؤولا عن الحوادث التي يثبت انها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه.

المادة ٢٤٥

لا يشمل التأمين أخطار الحرب الخارجية أو الاهلية والاضطرابات والثورات والاضراب والاغلاق وأعمال التخريب والارهاب والاضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها في الاموال الاخرى أو الأشخاص ما لم يتفق على خلاف ذلك.

المادة ٢٤٦

إذا اتفق على تأمين أخطار الحرب، شمل هذا التأمين الاضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية والانتقامية والاسر والاستيلاء والايقاف والاكراه إذا وقعت بفعل الحكومات والسلطات سواء اكان معترفا

بها أم غير معترف بها أو بسبب انفجار الالغام ومعدات الحرب الاخرى ولو لم تكن الحرب قد اعلنت أو كانت قد انتهت.

المادة ٢٤٧

لا يسأل المؤمن عما يلي :

أ- الاضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ومع ذلك يكون المؤمن مسؤولا عن الضرر الناشئ عن عيب خفي في السفينة.

ب- النقص العادي الذي يطرأ على البضاعة اثناء الطريق.

جـ- الاضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرات والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة غير مشروعة.

د- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المعطاة لرفع الحجز.

هـ- الاضرار التي لا تعتبر ضررا ماديا يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

المادة ٢٤٨

يلتزم المؤن له بأن يدفع قسط التأمين والرسوم والمصاريف في المكان والزمان المتفق عليهما، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة أو البضائع وان يعطي بيانا صحيحا عند إجراء العقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها وان يطلعه اثناء سريان العقد على ما يطرأ من زيادة على هذه الأخطار في حدود علمه بها.

المادة ٢٤٩

يجوز الإتفاق على اعفاء المؤمن من تعويض الضرر في الحدود التي يعينها العقد ويخفض الاعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض

كاملا إذا جاوز الضرر حد الاعفاء. وفي جميع الأحوال يحسب الاعفاء بعد استنزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه اثناء الطريق.

المادة ٢٥٠

إذا تخلف المؤمن له عن دفع قسط التأمين جاز للمؤمن أن يوقف التــأمين أو أن يلغي العقد. ولا ينتج الايقاف أو الإلغاء اثره الا بعد إنقضاء خمسة عشر يوما على التنبيه على المؤمن له بالوفاء ويجوز أن يحصل التنبيــه بكتــاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو ببرقية.

ولا يحول التنبيه بايقاف التأمين دون عمل تنبيه آخر بإلغاء العقــد مــا دام المؤمن له متخلفا عن دفع قسط التأمين والمصاريف.

ويعود عقد التأمين الى انتاج اثاره في المستقبل بعد إنقضاء اربع وعــشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف. ويترتب على إلغاء العقــد الــزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية وذلك دون اخلال بمــا يستحق من تعويضات. ولا يسري اثر الايقاف أو الإلغاء على الغير حــسن النية الذي انتقلت اليه وثيقة التأمين قبل وقوع اي حادث وقبل التنبيه بالايقاف أو الإلغاء. ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

المادة ٢٥١

إذا افلس المؤمن له أو اعسر ولم يكن قد دفع القسط المــستحق عليــه بعــد اعذاره جاز للمؤمن إلغاء العقد، ولا يسري هذا الإلغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت اليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقــوع اي حــادث وقبــل التبليــغ بالإلغاء، ويثبت هذا الحق للمؤمن له في حالة إفلاس المؤمن. وفــي جميــع الأحوال يلتزم المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية.

المادة ٢٥٢

يبطل التأمين إذا قدم المؤمن له ولو بغير نية التدليس بيانات غيــر مطابقــة للحقيقة من شأنها جعل المؤمن يقدر الخطر بأقل من حقيقته. وكذلك يبطــل

التأمين إذا سكت المؤمن له بسوء قصد عن تقديم البيانات المتعلقة وكان من شأن ذلك أن قدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته. ويقع البطلان ولو لم يكـن للبيان الصحيح أو للسكوت اية صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه. ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملا إذا ثبت سوء القصد من جانـب المؤمن له ونصف القسط فقط إذا انتفى سوء القصد.

المادة ٢٥٣

على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف التي تطرأ اثناء سـريان العقـد ويكون من شأنها زيادة الأخطار التي يتحملها المؤمن وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد أيام العطلة الرسمية فاذا لم يقع الأخطار فـي الميعاد جاز للمؤمن إلغاء العقد.

واذا وقع في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الأخطار لـم تكن ناشئة من فعل المؤمن له بقى التأمين ساريا مقابل قسط اضافي. اما إذا كانت زيادة الأخطار ناشئة من فعل المؤمن له جاز للمؤمن اما إلغاء العقـد مباشرة مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين واما ابقاء العقد مـع المطالبـة بقسط اضافي مقابل زيادة الأخطار.

المادة ٢٥٤

يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليهـا أو بعـد وصولها إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول قد بلغ الى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار امره بإجراء التأمين أو الى مكان توقيع العقد قبـل أن يوقعه المؤمن. واذا كان التأمين معقودا على شرط الانباء السارة أو الـسيئة فلا يبطل الا إذا ثبت أن المؤمن له كان يعلم علما شخصيا بهـلاك الـشيء المؤمن عليه أو كان المؤمن يعلم بوصول الشيء. وكذلك يبطل التـأمين إذا علم المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه بعد اصدار امره بإجراء التـأمين ولم يبادر بأسرع الوسائل الممكنة الى إلغاء هذا الأمر قبل التوقيع على العقد.

وفي جميع الأحوال يدفع الطرف الذي يثبت سوء نيته للطرف الاخر تعويضا يعادل ضعف القسط المتفق عليه.

المادة ٢٥٥

يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له. وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملا من حق المؤمن.

فاذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحا بقدر قيمة الأشياء المؤمن عليها ويكون للمؤمن الحق في نصف القسط عن القدر الزائد.

اما إذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها تحمل المؤمن جزءا من الضرر بنسبة هذا الفرق.

المادة ٢٥٦

فيما عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء اكانت مبرمة في تاريخ واحد أم في تواريخ مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر على المؤمنين المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذي يلتزم به كل منهم الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

ويجب على المؤمن له إذا طلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح بوجود التأمينات الاخرى التي يعلم بها والا كان طلبه غير مقبول. ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به. واذا كان احدهم معسرا وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين. وفي حالة ثبوت الغش من جانب المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن. وفي جميع الأحوال يكون قسط التأمين باكمله من حق المؤمن حسن النية.

المادة ٢٥٧

يجب على المؤمن له أن يقوم بكافة التدابير التحفظية وان يبذل العناية المعقولة للمحافظة على البضائع المؤمن عليها وانفاذها وان يقوم بجميع الإجراءات اللازمة للمحافظة على حق الرجوع قبل الغير المسؤول، ويجوز للمؤمن القيام بهذه التدابير والإجراءات ولا يترتب على قيام المؤمن أو المؤمن له بهذه التدابير والإجراءات اي اثر في الحقوق والإلتزامات الناشئة عن عقد التأمين. ويسأل المؤمن له بقدر الضرر الذي يصيب المؤمن عن اهماله واهمال تابعيه وخلفائه في القيام بالإلتزامات المذكورة في الفقرة السابقة وعن كل عمل في حدود القانون يكون من شأنه اعاقة المؤمن عن استعمال حقه في دعوى الرجوع.

المادة ٢٥٨

الفرع الثاني : تسوية الاضرار

تسوى الاضرار بطريق التعويض الا إذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه في الأحوال التي يجيز له الإتفاق أو القانون اتباع هذه الطريقة.

المادة ٢٥٩

لا يجوز أن يكون الترك جزئيا أو معلقا على شرط ويترتب عليه إنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها الى المؤمن وإلتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله. ويحدث إنتقال الملكية اثره بين الطرفين من يوم وقوع الحادث.

المادة ٢٦٠

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين التي اجراها أو التي يعلم بوجودها.

واذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة سقط حقه في الافادة من التأمين.

المادة ٢٦١

يجب على المؤمن له إثبات بدء سريان الخطر.

ويفترض وقوع الضرر في الزمان والمكان المذكورين في عقد التأمين الا إذا اثبت المؤمن خلاف ذلك.

واذا اراد المؤمن ابراء ذمته وجب عليه أن يثبت أن الضرر لا يدخل ضمن الأخطار التي يشملها التأمين.

ومع ذلك إذا كان التأمين لا يشمل الا بعض الأخطار وجب على المؤمن له أن يثبت أن الحادث ناشئ عن احد هذه الأخطار، واذا استعمل المؤمن له حقه في الترك وجب عليه أن يثبت أيضا أن الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اختيار طريقة الترك.

المادة ٢٦٢

لا يلزم المؤمن بإصلاح أو إستبدال الأشياء المؤمن عليها.

المادة ٢٦٣

على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات العامة سواء اكانت تسوية هذه الخسارات مؤقتة أو نهائية وذلك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن أن وجدت.

المادة ٢٦٤

لا تجوز اقامة الدعوى على المؤمن للمطالبة بالتعويض قبل إنقضاء ثلاثين يوما على التقدم اليه بطلب الوفاء مرفقا بالمستندات المؤيدة له وبوثيقة الترك عند الإقتضاء. ويعتبر المؤمن في حالة اعذار بإنقضاء الميعاد المذكور. واذا لم تتم التسوية خلال هذا الميعاد وجب على المؤمن رد المستندات التي تسلمها.

المادة ٢٦٥

تنتقل الى المؤمن جميع الحقوق التي نشأت بمناسبة الاضرار المشمولة بالتأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه ومنذ اليوم الذي تم فيه هذا الدفع.

المادة ٢٦٦

تنقضي بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين، وتسري هذه المدة كما يلي :

أ- من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

ب- من تاريخ وقوع الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالسفينة.

جـ- من تاريخ وصول السفينة أو من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالبضائع، اما إذا كان الحادث لاحقا لاحد هذين التاريخين فيسري التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

د- من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الاضرار بطريقة الترك، وفي حالة تحديد مهلة في العقد لاقامة دعوى الترك يسري التقادم من تاريخ إنقضاء هذه المهلة.

هـ- من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المساهمة في الخسارات العامة أو بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة أو الانقاذ.

و- من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من يوم قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

المادة ٢٦٧

تنقضي بمضي سنتين كذلك دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد.

المادة ٢٦٨

ينقطع التقادم المذكور في المادتين السابقتين بكتاب مسجل أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة وذلك بالاضافة الى الأسباب الاخرى المقررة في القانون.

الفصل الثاني
أحكام خاصة ببعض انواع التأمين
الفرع الأول
التأمين على السفينة

المادة ٢٦٩

يعقد التأمين عل السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة محددة. ويجوز أن يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة في احد الموانئ أو المراسي أو الاحواض الجافة أو اي مكان اخر. ويجوز أيضا التأمين على السفينة وهي في مرحلة البناء.

المادة ٢٧٠

يسري ضمان المؤمن في حالة التأمين بالرحلة من تاريخ البدء في شحن البضائع الى تاريخ الإنتهاء من تفريغها دون أن تجاوز مدة سريان التأمين على اية حال خمسة عشر يوما من وقت وصول السفينة الى المكان المقصود أو الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضائع في هذا المكان لرحلة جديدة. واذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت اقلاعها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المعين في وثيقة التأمين. واذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التامين لإنتهاء الرحلة الاخيرة هو مكان إنتهاء عقد التأمين.

المادة ٢٧١

إذا كان التأمين لمدة محددة فان ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد. ومع ذلك إذا كانت السفينة في الوقت المحدد لبدأ سريان التأمين محلا لترميم مترتب على ضرر يشمله التأمين أو كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف يضمنه المؤمن فلا يسري التأمين الا من وقت إنتهاء الترميم أو الرحلة. وفي هذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يكن العقد

خلالها ساريا. اما إذا انتهى التأمين وكانت السفينة محلا لترميم أو كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف وكان الترميم أو التلف مما يشمله امتد سريان العقد الى إنتهاء الترميم أو الرحلة. وفي هذه الحالة يزاد قسط التأمين بنسبة المـــدة الاضافية.

المادة ٢٧٢

تكون السفينة مشمولة بالتأمين دون إنقطاع في اي مكان توجد فيه وذلك اثناء سريان العقد وبالنسبة الى نوع الملاحة المذكورة فيه.

المادة ٢٧٣

لا يسأل المؤمن عن الاضرار الناشئة عن العيب الذاتي فـــي الـــسفينة الا إذا كان العيب خفياً، كما لا يسأل المؤمن عن الاضرار الناشئة عما يصدر مـــن للربان من افعال متعمدة.

المادة ٢٧٤

فيما عدا الضرر الذي يلحق بالأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات ايـــا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له قبل الغير في حالة اصطدام الـــسفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحـــرك أو عـــائم. ويجوز للمؤمن له بغير رضا المؤمن إجـــراء تأمينـــات تكميليـــة لـــضمان مسؤوليته الناشئة عن الاضرار التي تحدثها السفينة والتي لا تشملها الفقـــرة السابقة أو التي تجاوز المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين. ولا تحـــدث التأمينات التكميلية اثرها بالنسبة الى الاضرار المؤمن عليها الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.

المادة ٢٧٥

إذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبـــة اســـتحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الأخطار المؤمن عنهـــا. واذا كان التأمين على السفينة لرحلة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مـــدة التأمين إذا هلكت السفينة كليا أو قرر المؤمن له تركها وكان الهلاك أو الترك

مما يقع على عاتق المؤمن. اما إذا لم يكن الهلاك أو الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط الا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي ادى الى هلاك السفينة أو تركها.

المادة ٢٧٦

يبقى مبلغ التأمين ضامنا لكل حادث يقع اثناء سريان وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث الا إذا اتفق الطرفان على حق المؤمن في طلب قسط تكميلي اثر كل حادث. وتسوى الحوادث الحاصلة خلال كل رحلة على حدة سواء كان التأمين معقودا لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة معينة. وتعتبر الرحلة كما هي محددة في الفقرتين الأولى والثانية من المادة ٢٧٠ وحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء كان التأمين لرحلة واحدة أو لعدة رحلات أو لمدة معينة. اما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منها على حدة.

المادة ٢٧٧

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف إستبدال القطع والإصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الاخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة أو عن بطالتها أو عن اي سبب اخر. وتخفض قيمة القطع التي استبدلت بما يعادل الفرق في القيمة بين الجديد والقديم ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة ٢٧٨

يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن في الأحوال الاتية : أ- إذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر انباء عنها. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الانباء. ب- إذا هلكت السفينة كليا. جـ- إذا اصيبت السفينة بتلف لا يمكن إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توافر الوسائل المادية اللازمة لذلك في المكان الذي توجد فيه السفينة الا إذا كان

من المستطاع قطرها الى مكان اخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكنا. د- إذا كانت نفقات إصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل.

المادة ٢٧٩

إذا كان التأمين يشمل مخاطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك السفينة في حالة اسرها أو الحجز عليها أو ايقافها بناء على امر من السلطات العامة إذا لم يسترد السفينة خلال أربعة أشهر من تـاريخ قيامـه بأخطـار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة ٢٨٠

تسوى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف. وتعتبر البضائع وغيرهـا مـن الامـوال المملوكة للمجهز بالنسبة الى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير.

المادة ٢٨١

إذا انتقلت ملكية السفينة استمر التامين بحكم القانون لصالح المالـك الجديـد بشرط أن يخطر المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ إنتقال الملكية اليه وان يقوم بجميع الإلتزامات التي كانت على عاتق المالك القديم المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ولا تحسب في الميعاد المذكور أيام العطـلات الرسمية. ويبقى المؤمن له الأصلي ملزما قبل المؤمن بدفع أقـساط التـأمين المستحقة حتى تاريخ إنتقال الملكية. ويجوز للمؤمن أن يطلب إلغـاء العقـد خلال شهر من تاريخ أخطاره بإنتقال الملكية وفي هذه الحالة يـستمر العقـد قائما مدة خمسة عشر يوما من تاريخ الأخطار. واذا لم يقع الأخطار بإنتقال الملكية في الميعاد المذكور في الفقرة الأولى اعتبر التامين موقوفا من تاريخ إنتهاء هذا الميعاد. ويعود عقد التأمين الى انتاج اثاره بعـد إنقـضاء اربـع وعشرين ساعة من حصول الأخطار. ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عـن مدة توقف العقد.

المادة ٢٨٢

إذا كان موضوع التأمين خاصا بالمكافأة المستحقة عن المساعدة أو الانقاذ التزم المؤمن في حدود مبلغ التأمين بدفع المصاريف التي تتفق لمساعدة السفينة أو انقاذها بسبب خطر يشمله التأمين ويدفع كل مكافأة اخرى تستحق بسبب هذا الخطر. ولا ينتج التأمين المذكور اثره الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة. واذا كان موضوع التأمين خاصا بالمصروفات التي تنشأ عن تعويم السفينة التزم المؤمن بدفعها في حدود مبلغ التأمين وذلك في الأحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين.

المادة ٢٨٣

إذا عقد التأمين على اجرة السفينة ولم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال فلا يشمل التأمين الا ٦٠% منها ما لم يتفق على غير ذلك. ولا يضمن المؤمن في التأمين على الاجرة الا حصة هذه الاجرة في الخسارات العامة ودفع الاجرة المستحقة للمؤمن له في حالة ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين وذلك في حدود مبلغ التأمين وبشرط أن يثبت المجهز في الأحوال المذكورة بالفقرتين الثالثة والرابعة من المادة ٢٧٨ انه لم يتمكن من ترحيل البضائع الى ميناء الوصول.

المادة ٢٨٤

إذا كان محل التأمين اجور البحارة ونفقاتهم واعادتهم الى اوطانهم والارباح المتوقعة التزم المؤمن بتعويض الضرر الناشئ عن اي خطر بحري يدخل في التأمين إذا اثبت المدعي أن الضرر يتعلق بمحل التأمين.

الفرع الثاني
التأمين على البضائع

المادة ٢٨٥

يكون التأمين على البضائع بوثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة إشتراك.

المادة ٢٨٦

تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون إنقطاع في اي مكان توجد فيه اثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان. ومع ذلك يجوز للمؤمن زيادة قسط التأمين إذا بقيت البضائع في ميناء أو استغرق مرورها أو اعادة شحنها على سفينة اخرى مدة غير اعتيادية أو إذا اضطرت السفينة التي تنقلها الى الالتجاء الى احد الموانئ أو تغيير طريقها المعتاد وذلك مع مراعاة الأحكام المذكرة في المادة ٢٥٣. واذا كانت البضائع اثناء الرحلة محلا لنقل بري أو نهري أو جوي سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكورة الا إذا اتفق على غير ذلك.

المادة ٢٨٧

لا يجوز أن يزيد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافا اليه مصاريف نقلها الى ميناء الوصول والربح المتوقع.

المادة ٢٨٨

تقدر الخسائر التي اصابت بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة في زمان ومكان واحد وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.

المادة ٢٨٩

يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن في الحالات الاتية :

أ- إذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر انباء عنها. ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الانباء.

ب- إذا اصبحت السفينة غير صالحة للملاحة ولم تبدأ في عمليات ترحيل البضائع بأية طريقة للنقل الى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن بأخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة.

ج- إذا بيعت البضائع اثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادي.

د- إذا فقدت البضائع أو هلكت كليا أو اصابها تلف يعادل على الأقل ثلاثة أرباع قيمتها. واذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في ترك البضائع في حالة اسر السفينة أو الحجز أو ايقافها بامر من السلطات العامة إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بأخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة ٢٩٠

إذا جرى التأمين بوثيقة إشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الاعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين اما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بالنسبة الى كل شحنة على حدة.

المادة ٢٩١

يلتزم المؤمن له في وثيقة الإشتراك بأخطار المؤمن بالشحنات الاتي ذكرها كما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها :

ا- جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذا لعقود شراء أو بيع تلزمه بإجراء التأمين ويشمل التأمين هذه الشحنات من وقت تعرضها للأخطار المؤمن عنها بشرط أن يقدم المؤمن أخطارا عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد.

ب- جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد الى المؤمن له بإجراء التأمين عليها بشرط أن تكون له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلا بالعمولة أو امينا على البضائع أو غير ذلك ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الا من

وقت أخطار المؤمن بها، ولا تطبق وثيقة الإشتراك إذا كان دور المؤمن لــه مقصورا على تنفيذ الأمر الصادر اليه من الغير بإجراء التأمين.

المادة ٢٩٢

إذا تعمد المؤمن له مخالفة الإلتزامات المنصوص عليها في المادتين السابقتين جاز للمؤمن أن يطلب إلغاء العقد فورا وان يسترد ما دفعه عــن الحــوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع اول مخالفة وان يستوفى على ســبيل التعويض أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر عنها.

الفرع الثالث
التأمين من المسؤولية

المادة ٢٩٣

في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين الا إذا وجه الغير الذي اصــابه الــضرر مطالبة ودية أو قضائية الى المؤمن له.

المادة ٢٩٤

إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم كل مؤمن عن كل حادث على حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث.

المادة ٢٩٥

يجوز لمن يتولى انشاء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأمينا لضمان مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بالسفينة أو بالغير وتسري على هذا التأمين أحكــام التأمين البحري إذا اتفق على ذلك.

ملحق رقم (٩)
نصوص التأمين البحري في القانون العماني
مستخرج من القانون البحري رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١

المادة ٣٣٢

١- تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضـــمان تعويض عن الأخطار المتعلقة برحلة بحرية.

٢- ويجوز الإتفاق على مخالفة هذه الأحكام الا ما كان منها ذا صفة الزامية.

الباب الأول
أحكام عامة
الفصل الأول
عقد التأمين

المادة ٣٣٣

١- لا يجوز إثبات عقد التأمين الا بالكتابة .

٢- ويجوز أن تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية أو عرفية .

٣- وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب إثباته بالكتابة أيضا .

٤- وتكون الوثيقة المؤقتة من تعديلات يجب إثباته بالكتابة ملزمة للطرفين.

المادة ٣٣٤

١- تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لامره أو للحامل لها.

٢- ويجوز إجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين . ويكون لحامـــل الوثيقة الشرعي الحق في المطالبة بالتعويض وللمؤمن ا ن يحتج في مواجهته بالدفوع التي يجوز له توجيهها الى المتعاقد ولو كانت وثيقة التأمين محـــرر لأمر أو للحامل.

المادة ٣٣٥

١- تشتمل وثيقة التأمين على البيانات الآتية:

(أ) تاريخ عقد التأمين مبينا باليوم والساعة.

(ب) مكان العقد.

(ج) إسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه.

(د) الأموال المؤمن عليها.

(هـ) الأخطار المؤمن منها والمستثناة من التأمين وزمانها ومكانها.

(و) مبلغ التأمين وقسطه.

٢- ويجب أن يوقع المؤمن أو من يمثله وثيقة التامين

المادة ٣٣٦

١- يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضه لأخطار البحر

٢- لا يجوز أن يكون طرفا في عقد التأمين أو مستفيدا منه الا من كانت له مصلحة في عدم وقوع الخطر.

المادة ٣٣٧

يجوز للمؤمن اعادة التأمين على الأموال المؤمن عليها.

المادة ٣٣٨

إذا كان الخطر مؤمنا منه في عقد واحد من قبل عقد مؤمنين التزم كل منهم بالتعويض بنسبة حصته من مبلغ التأمين وفي حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم.

المادة ٣٣٩

لا يترتب على التأمين ا ي اثر ما لم يتفق على غير ذلك إذا انقضى شهران من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان. ولا يسري هذا الحكم على وثائق التـــأمين بالإشتراك الا بالنسبة الى الشحنة الأولى.

المادة ٣٤٠

١- يسأل المؤمن عن الأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها بسبب عاصفة أو غرق أو جنوح أو تصادم أو القاء في البحر أو حريق أو انفجار أو سرقة وعلى وجه العموم بسبب جميع الطوارئ والحوادث البحرية.

٢- ويكن المؤمن مسؤولا عن مساهمة الأموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة ما لم تكن ناشئة من خطر مستثنى من التأمين.

٣- وكذلك يكون المؤمن مسؤولا عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الأموال المؤمن عليها من ضرر أو للحد منه.

المادة ٣٤١

١- يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ المؤمن له أو تابعية البريين ما لم يثبت المؤمن أن سبب هذه الأضرار ناشئ عن اهمال المؤمن له في بذل العناية المعقولة اللازمة للمحافظة على سلامة السفينة أو البضائع.

٢- وكذلك يسأل المؤمن عن الضرر المادي الذي يلحق السفينة أو البضائع المؤمن عليها بفعل أو خطأ الربان أو البحارة ايا كان نوع الخطأ وجسامته.

المادة ٣٤٢

١- يبقى المؤمن مسؤولا عن الأخطار التي يشملها التأمين في حالة الاضطرار إلى تغيير الطريق أو الرحلة أو السفينة التي تقوم بنقل البضائع أو اي تغيير اخر يقرره الربان بدون تدخل المجهز أو المؤمن له أن يقصد به مساعدة سفينة أو مركب في خطر أو انقاذ ما عليها من أشخاص أو اموال.

٢- اما إذا لم يكن تغيير الرحلة أو الطريق اضطراريا فيكون المؤمن مسؤولا عن الحوادث التي يثبت انها وقعت في جزء من الطريق المتفق عليه.

المادة ٣٤٣

لا يشمل التأمين أخطار الحرب الأهلية أو الخارجية والاضطرابات والثورات والإغلاق وأعمال التخريب والإرهاب ولأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها في الأموال الأخرى أو الأشخاص ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة ٣٤٤

إذا اتفق على التأمين أخطار الحرب . شمل هذا التأمين الأضرار التي تلحق الأشياء المؤمن عليها بسبب الأعمال العدائية والانتقامية والأسر والاستيلاء والايقاف والإكراه إذا وقعت بفعل الحكومات والسلطات سواء كان معترفا بها أو غير معترف أو بسبب انفجار الألغام ومعدات الحرب الأخرى ولو لم تكن الحرب قد اعلنت أو كانت قد انتهت.

المادة ٣٤٥

لا يسأل المؤمن عما يلي:

١- الأضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتي في الشيء المؤمن عليه أو عدم كفاية تغليفه أو حزمه ومع ذلك يكون المؤمن مسؤولا عن الضرر الناشئ عن عيب خفي في السفينة.

٢- النقص العادي الذي يطرأ على البضائع اثناء الطريق.

٣- الأضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار وأعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة.

٤- التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المعطاة لرفع الحجز

٥- الأضرار التي تعتبر تلفا ماديا يلحق مباشرة بالأشياء المؤمن عليها كالعطل والتأخير وفروق الأسعار والعقبات التي تؤثر في العملية التجارية التي يجريها المؤمن له.

المادة ٣٤٦

يلتزم المؤمن له بالوفاء بقسط التأمين والرسوم والمصاريف في المكان والزمان المتفق عليهما كما يلتزم بأن العناية المعقولة للمحافظة على السفينة أو البضائع وان يعطي بيانا صحيحا عند إجراء العقد بالظروف التي يعلم لها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار التي يجري التأمين عليها وان يطلعه اثناء سريان العقد على ما يطرأ من زيادة في هذه الأخطار في حدود علمه بها.

المادة ٣٤٧

١- يجوز الإتفاق على اعفاء المؤمن من تعويض الضرر في الحدود التي يعينها العقد ويخفض الإعفاء من مبلغ التعويض ما لم يتفق على استحقاق التعويض كاملا إذا جاوز الضرر حد الإعفاء.

٢- وفي جميع الأحوال يحسب الإعفاء بعد استنزال النقص العادي الذي يصيب الشيء المؤمن عليه اثناء الطريق.

المادة ٣٤٨

١- إذا لم يوف المؤمن له بقسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يلغي العقد ولا ينتج الايقاف أو الإلغاء اثره الا بعد إنقضاء خمسة عشر يوما على اعذار المؤمن له لوفاء ويجوز أن يقع الأعذار بكتاب مسجل بعلم الوصول أو ببرقية.

٢- ولا يحول الأعذار بايقاف التأمين دون عمل اعذار اخر بإلغاء طالما أن قسط التأمين والمصاريف لم تدفع.

٣- ويعود عد التأمين الى انتاج اثاره بالنسبة لما يستجد بعد إنقضاء اربع وعشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف.

٤- ويرتب على إلغاء التأمين الى انتاج اثاره بالنسبة لما يستجد بعد إنقضاء اربع وعشرين ساعة على دفع قسط التأمين والمصاريف.

٥- ولا تسري اثر الإيقاف أو الإلغاء على الغير حسن النية الذي انتقلت اليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع اي حادث وقبل تبليغ الايقاف أو الإلغاء .

٦- ويجوز للمؤمن في حالة وقوع حادث أن يتمسك في مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق.

المادة ٣٤٩

١- إذا افلس المؤمن له أو اعسر ولم يكن قد دفع القسط المستحق عليه اثر اعذاره جاز للمؤمن إلغاء العقد ولا يسري هذا الإلغاء على اغير حسن النية الذي انتقلت اليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع اي حادث وقبل تبليغ الإلغاء ويثبت هذا الحق للمؤمن له في حالة إفلاس المؤمن.

٢- وفي جميع الأحوال يترتب على الإلغاء الزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الأخطار السارية.

المادة ٣٥٠

١- يجوز للمؤمن أن يطلب بطلان عقد التأمين إذا قدم المؤمن له الو بغير سؤ نية بيانات غير مطابقة للحقيقة من شأنها جعل المؤمن يقدر الخطر بأقل من حقيقته.

٢- وكذلك يبطل التأمين إذا سكت المؤمن له بسوء قصد عن تقديم البيانات المتعلقة بالتأمين وكان من شأن ذلك أن يقدر المؤمن الخطر بأقل من حقيقته.

٣- ويقع البطلان ولو لم يكن البيان غير الصحيح أو للسكوت ايه صلة بالضرر الذي لحق الشيء المؤمن عليه.

٤- ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملا إذا ثبت سوء القصد من جانب المؤمن له ونصف القسط فقط إذا انتفى سوء القصد.

المادة ٣٥١

١- على المؤمن له أن يخطر المؤمن أن يخطر بالظروف التي تطرأ اثناء سريان العقد ويكون من شانها زيادة الأخطار التي تحملها المؤمن وذلك خلال

ثلاث أيام من تاريخ العلم بها وبعد استبعاد أيام العطلة الرسمية فاذا لم يقع الأخطار في الميعاد المذكور جاز للمؤمن إلغاء العقد.

٢- واذا وقع الأخطار في الميعاد المذكور في الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الأخطار لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له بقي التأمين ساريا مقابل قسط اضافي اما ذا كانت زيادة الأخطار ناشئة عن فعل المؤمن له جاز للمؤمن اما إلغاء العقد مباشرة مع الاحتفاظ بالحق في قسط التأمين. واما ابقاء العقد منع المطالبة بقسط اضافي مقابل زيادة الأخطار.

المادة ٣٥٢

١- يقع باطلا عقد التأمين الذي يبرم بعد هلاك الأشياء المؤمن عليها أو بعد وصولها إذا ثبت أن نبأ الهلاك أو الوصول بلغ الى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار امره بإجراء التأمين أو الى مكان توقيع العقد قبل أن يوقعه المؤمن.

٢- واذا كان التأمين معقودا على شرط الأنباء السارة أو السيئة فلا يبطل الا إذا ثبت العلم الشخصي من جانب من جانب المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه أو من جانب المؤمن بوصول هذا الشيء.

٣- وكذلك يبطل التأمين إذا علم المؤمن له بهلاك الشيء المؤمن عليه بعد اصدار امره بإجراء التأمين ولم يبادر بأسرع الوسائل الممكنة الى إلغاء هذا الأمر قبل التوقيع على العقد.

٤- وفي جميع الأحوال يدفع الطرف الذي يثبت سوء نيته للطرف الآخر تعويضا يعادل القسط المتفق عليه.

المادة ٣٥٣

١- يجوز للمؤمن طلب إبطال العقد إذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الأشياء المؤمن عليها ويثبت التدليس من جانب المؤمن له، وفي هذه الحالة يبقى القسط كاملا من حق المؤمن.

٢- فاذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحا بقدر قيمة الأشياء المؤمن عليها ويكون المؤمن الحق ف ينصف القسط عن القدر الزائد.

٣- واذا كان نبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للأشياء المؤمن عليها تحمل المؤمن له جزءا من الضرر بنسبة هذا الفرق.

المادة ٣٥٤

١- فيما عدا حالة الغش إذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء كانت مبرمة في تاريخ واحد مختلفة وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور في هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر على المؤمنين المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة التأمين الذي يلتزم به كل منهم الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه.

٢- ويجب على المؤمن له إذا طلب تسوية الضرر الذي لحق به أن يصرح بوجود التأمينات الأخرى التي يعلم بها والا كان طلبه غير مقبول.

٣- ويجوز لكل مؤمن الرجوع على المؤمنين الآخرين لمطالبة كل منهم بحصته من الضرر بنسبة المبلغ الذي التزم به. واذا كان احدهم معسرا وزعت حصته بالنسبة ذاتها على المؤمنين الموسرين.

٤- وفي حالة ثبوت الغش من المؤمن له يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للإبطال بناء على طلب المؤمن. ٥- وفي جميع الأحوال يكون قسط التأمين بأكمله من حق المؤمن حسن النية.

المادة ٣٥٥

١- يجب على المؤمن له أن يقوم بكافة التدابير التحفظية وان يبذل العناية المعقولة للمحافظة على البضائع المؤمن عليها وانقاذها وان يقوم بجميع الإجراءات اللازمة للمؤمن القيام بهذه التدابير والإجراءات ولا يترتب على قيام المؤمن أو المؤمن له بها اي اثر في الحقوق والإلتزامات الناشئة عن عقد التأمين.

٢- ويسال المؤمن له بقدر الضرر الذي يصيب المؤمن ع ن اهماله واهمال تابعيه وخلفائه فى القيام بالإلتزامات المذكورة في الفقرة السابقة وعــن كــل عمل يكون من شأنه اعاقة المؤمن عن استعمال حقه في دعوى الرجوع.

الفصل الثاني
تسوية الأضرار

المادة ٣٥٦

تسوية الأضرار بطريق التعويض الا إذا اختار المؤمن لهِ التخلي عن الشيء المؤمن عليه في الأحوال التي يجيز له الإتفاق والقانون اتباع هذه الطريقة.

المادة ٣٥٧

لا يجوز أن يكون التخلي جزئيا أو معلقا على شرط ويترتب عليه إنتقال ملكية الأشياء المؤمن عليها الى المؤمن وإلتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله ويحدث إنتقال الملكية اثره بين الطرفين من يوم وقوع الحادث.

المادة ٣٥٨

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته فى التخلى أن يصرح بجميع عقود التأمين التي اجراها أو التى يعلم بوجودها واذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة سقط حقه في الإفادة من التأمين.

المادة ٣٥٩

١- على المؤمن له إثبات بدء سريان الخطر ويفترض وقوع الضرر في الزمان والمكان والمذكورين في عقد التأمين الا إذا اثبت خلاف ذلك.

٢- واذا اراد المؤمن ابراء ذمته وجب عليه أن يثبت أن الضرر لا يدخل في الأخطار التي يشملها التأمين .ومع ذلك إذا كان التأمين لا يشمل الا بعض الأخطار وجب على المؤمن له أن يثبت أن الحادث ناشئ عن احد الأخطار . واذا استعمل المؤمن له حقه في التخلى وجب عليه أن يثبت أيضا أن الضرر وظروف الحادث مما يعطيه الحق في اتباع طريقة التخلي.

المادة ٣٦٠

لا يلزم المؤمن بإصلاح أو إستبدال الأشياء المؤمن عليها.

المادة ٣٦١

على المؤمن أن يدفع حصة الأشياء المؤمن عليها في المساهمة في الخسارات المشتركة سواء كانت تسوية هذه الخسارات مؤقته أو نهائية وذلك بنسبة قيمة الأشياء المؤمن عليها بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن له أن وجدت.

المادة ٣٦٢

لا تجوز اقامة الدعوى على المؤمن للمطالبة بالتعويض قبل إنقضاء ثلاثين يوما على تقديم طلب الوفاء مرفقا بالمستندات وبوثيقة الترك عند الإقتضاء . ويعتبر المؤمن في حالة اعذار بإنقضاء الميعاد المذكور. واذا لم يتم التسوية خلال هذا الميعاد وجب على المؤمن رد المستندات التي تسلمها.

المادة ٣٦٣

تنتقل الى المؤمن جميع الحقوق التي نشأت بمناسبة الأضرار المشمولة بالتأمين وذلك في حدود التعويض الذي دفعه.

المادة ٣٦٤

١- لا تسمع بمضي سنتين اي دعوى ناشئة فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

٢- وتبدأ هذه المدة كما يلي:

(أ) من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به.

(ب) من تاريخ الحادث الذي تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة التي تلحق بالسفينة.

(ج) من تاريخ وصول السفينة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي تلحق البضائع. اما إذا كان الحادث لاحقا لحد هذين التاريخين فيسري التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

(د) من تاريخ وقوع الحادث فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الأضرار بطريقة التخلي وفي حالة تحديد مهلة في العقد لإقامة دعوى التخلي يسري التقادم من تاريخ إنقضاء هذه المهلة.

(هـ) من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء يتعلق بدعوى المساهمة في الخسارات المشتركة أو بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة.

(و) من التاريخ الذي يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له أو من يوم قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير.

٣- وكذلك لا تسمع بمضي سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بمقتضى عقد التأمين وتبدأ هذه المدة من تاريخ نشوء الحق في الاسترداد

المادة ٣٦٥

ينقطع التقادم المذكور في المادة السابقة بكتاب مسجل أو بتسليم المستندات المتعلقة بالمطالبة وذلك بالإضافة الى الأسباب المقررة في قوانين اخرى.

الباب الثاني
الأموال المؤمن عليها
الفصل الأول

المادة ٣٦٦

١- يعقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة محددة.

٢- ويجوز أن يقتصر التأمين على مدة وجود السفينة في احد الموانئ أو لمرسى أو الأحواض الجافة أو ايا مكان اخر ويجوز أيضا التأمين على السفينة وهي في طور البناء.

المادة ٣٦٧

١- يسري ضمان المؤمن فى التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن البضائع الى الإنتهاء م تفريغها دون أن تجاوز مدة سريان التأمين على اية حال خمسة عشر يوما من وصول السفينة الى المكان المقصود أو الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضائع في هذا المكان لرحلة جديدة.

٢- واذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها في المكان المقصود المعين في الوثيقة.

٣- واذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر المكان المعين في وثيقة التأمين لإنتهاء الرحلة الأخيرة مكان إنتهاء العقد.

المادة ٣٦٨

١- إذا كان التأمين لمدة محددة فان ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد في العقد.

٢- ومع ذلك إذا كانت السفينة في الوقت المحدد لبدء سريان التأمين محلا لترميم ضرر يشمله التأمين أو كانت تقوم برحلة وهي مصابة بتلف يضمنه

المؤمن فلا يسري التأمين الا من وقت إنتهاء الترميم أو لرحلة وف بهذه الحالة يرد قسط التأمين بنسبة المدة التي لم يسر خلالها العقد.

٣- اما إذا انتهى التأمين وكانت السفينة محلا لترميم أو التلف امما يشمله التأمين امتد سريان العقد الى إنتهاء الترميم أو الرحلة وفي هذه الحالة يزاد قسط التأمين بنسبة المدة الإضافية.

المادة ٣٦٩

تكون السفينة مشمولة بالتأمين دون إنقطاع في اي مكان توجد فيه وذلك في حدود الرحلة والمدة ونوع الملاحة المذكورة في العقد.

المادة ٣٧٠

١- لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتي في السفينة الا إذا كان العيب خفيا.

٢- وكذلك لا يسأل المؤمن عن الأضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة.

المادة ٣٧١

١- فيما عدا الضرر الذي يلحق الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات ايا كان نوعها التي تترتب على المؤمن له للغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائم .

٢- ويجوز للمؤمن له بغير موافقة المؤمن إجراء تأمينات تكميلية لضمان مسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها السفينة والتي تشملها الفقرة السابقة أو التي تجاوز المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.

٣- ولا تنتج التأمينات التكميلية اثرها بالنسبة الى الأضرار المؤمن عليها الا في حالة كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين الأصلية على السفينة.

المادة ٣٧٢

١- إذا كان التأمين على لسفينة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة استحق المؤمن قسط التأمين قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الأخطار المـؤمن عليها .

٢- واذا كان التأمين لمدة معينة استحق القسط عن كامل مـدة التـأمين إذا هلكت السفينة أو قرر المؤمن له التخلي عنها وكان الهلاك أو لتخلي مما يقع على عاتق المؤمن. اما إذا كان الهلاك أو التخلي مما لا يقـع علـى عـاتق المؤمن فلا يستحق من القسط الا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ سـريان الأخطار وتاريخ وقوع الحادث الذي ادى الى هلاك السفينة أو التخلي عنها.

المادة ٣٧٣

١- يبقى مبلغ التأمين بكاملة ضمانا لكل حادث يقع اثناء سريان وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث الا إذا اتفق الطرفان على حق المؤمن ف يطلب قـسط تكميلي اثر كل حادث.

٢- وتسوى الحوادث الواقعة خلال كل رحلة على حدة سواء كـان التـأمين معقود لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة معينة.

٣- وتعتبر الرحلة كما هي محددة في الفقرتين الأولى والثانية مـن المـادة ٣٦٧ وحدة في تسوية الحوادث التي تقع خلالها سواء كان التـأمين لرحلـة واحدة أو لعدة رحلات متعاقبة أو لمدة معينة.

٤- اما الحوادث التي تقع خارج حدود الرحلة فتسوى كل منها على حده.

المادة ٣٧٤

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف إسـتبدال القطع والإصلاحات الـضرورية لجعـل الـسفينة صـالحة للملاحـة دون التعويضات الأخرى الناشئة عن انخفاض قيمة أو عن تعطلهـا أو عـن اي

سبب اخر. وتخفض نفقات إستبدال القطع بما يعادل الفرق فى القيمة بين القديم والجديد ما لم يتفق على غير ذلك.

المادة ٣٧٥

١- مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٣٥٣ إذا اتفق في عقد التأمين عى قيمة السفينة فلا تجوز المنازعة فها الا في حالة الرجوع بسبب المساهمة في الخسارات المشتركة أو مكافأة المساعدة والإنقاذ.

٢- وتشمل القيمة المتفق عليها ، جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له ومصروفات التجهيز.

المادة ٣٧٦

١ يجوز للمؤمن له التخلي عن السفينة في الأحوال الآتية:

(أ) إذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول اخر انباء عنها ويفترض فقدان السفينة في تاريخ وصول هذه الأنباء.

(ب) إذا هلكت السفينة كليا.

(ج) إذا اصيبت السفينة بتلف إصلاحه أو تعذر إصلاحه بسبب عدم توفر الوسائل المادية اللازمة لذلك فيا لمكان الذي توجد فيه السفينة الا إذا كان من المستطاع قطرها الى مكان اخر يكون إجراء الإصلاح فيه ممكنا.

(د) إذا كانت نفقات إصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل.

٢- واذا كان التأمين يشمل مخاطر الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه في التخلي عن السفينة في حالة اسرها أو لحجز عليها أو ايقافها بناء على امر السلطات العامة إذا لم يسترد السفينة خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بأخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة ٣٧٧

١ -تسوى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف.

٢- تعتبر البضائع وغيرها من الأموال المملوكة للمجهز بالنسبة الى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير.

المادة ٣٧٨

١- إذا انتقلت ملكية السفينة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد بشرط أن يخطر المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ إنتقال الملكية اليه اوان يقوم بجميع الإلتزامات التي كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين. ولا تحسب في الميعاد المذكور أيام العطلة الرسمية.
٢- ويبقى المؤمن له الأصلى ملزما قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ إنتقال الملكية . ويجوز للمؤمن أم يطلب إلغاء العقد خلال شهر من تاريخ إنتقال الملكية . وفي هذه الحالة يستمر العقد قائما مدة خمسة عشر يوما من تاريخ الأخطار.
٣- واذا لم يقع الأخطار بإنتقال الملكية في الميعاد المذكور في الفقرة الأولى اعتبر التأمين موقوفا من تاريخ إنتهاء هذا الميعاد. ويعود عقد التأمين الى انتاج اثارة بعد إنقضاء اربع وعشرين ساعة من حصول الأخطار ويلتزم المؤمن برد قسط التأمين عن مدة توقف العقد.

المادة ٣٧٩

١- إذا كان موضوع التأمين خاصا بالمكافأة المستحقة عن المساعدة والإنقاذ ألتزم المؤمن بحدود مبلغ التأمين بدفع المصاريف التي تنفق لمساعدة السفينة أو انقاذها بسبب خطر يشمله التأمين ويدفع كل مكافأة ويدفع كل مكافأة اخرى تستحق بسبب هذا لخطر ولا ينتج التأمين المذكور اثره الا في حالة عدم كفاية المبلغ المنصوص عليه في وثيقة التأمين على السفينة.
٢- واذا كان موضوع التأمين خاصا المصروفات التي تنشأ عن تعويم السفينة التزم المؤمن بدفعها في حدود مبلغ التأمين وذلك في الأحوال التي يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة بسبب خطر يشمله التأمين.

المادة ٣٨٠

١- إذا عقد التأمين على اجرة السفينة ولم يشترط اســتحقاقها فــي جميــع الأحوال فلا يشمل التأمين الا ٦٠ في المائة منها ما لم يتفق على غير ذلك.

٢- ولا يضمن المؤمن فى التأمين على الأجرة ف بحدود مبلغ التــأمين الا حصة هذه الأجرة في الخسارات المشتركة واستردادها في حالة ترك السفينة. بسبب خطر مؤمن عنه بشرط أن يثبت في الأحوال المذكورة في البندين (ج ، د) من المادة ٣٧٦ انه لم يتمكن من ترحيل البضائع الى مكان الوصول .

المادة ٣٨١

إذا كان محل التأمين اجور البحارة ونفقاتهم واعادتهم الى اوطانهم والأرباح المتوقعة التزم المؤمن بتعويض الضرر الناشئ عن اي خطر بحري يــدخل فبي التأمين إذا اثبت المدعي أن الضرر يتعلق بمحل التأمين.

الفصل الثاني
التأمين على البضائع

المادة ٣٨٢

يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة إشتراك .

المادة ٣٨٣

١- تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون إنقطاع ف باي مكان توجد فيه اثناء الرحلة كما يحددها المتعاقدان ومع ذلك يجوز للمؤمن طلب زيادة قسط التأمين إذا بقيت البضائع في ميناء أو استغرق مرورها السفينة التي تحملها الى الالتجاء إلى احد الموانئ أو تغيير طريقها المعتاد وذلك مع مراعاة الأحكام المذكورة في المادة ٣٥١.

٢- واذا كانت البضائع اثناء الرحلة محلا لنقل بري أو نهري أو جوي سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكور الا إذا اتفق على غير ذلك.

المادة ٣٨٤

لا يجوز أن يجاوز مبلغ التأمين السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافا اليه مصاريف نقلها الى ميناء الوصول والربح والمتوقع.

المادة ٣٨٥

تقدر الخسائر التي اصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة فى زمان ومكان واحد وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين.

المادة ٣٨٦

١- يجوز للمؤمن له التخلي عن البضائع للمؤمن في الحالات الآتية:

(أ) إذا انقطعت اخبار السفينة مدو ثلاثة أشهر بعد ووصول اخر انباء عنها ويفترض اخبار السفينة فى التاريخ وصول هذه الأنباء.

(ب) إذا اصيبت السفينة الناقلة للبضائع بتلف نتيجة حادث بحري يسأل عنه المؤمن جعلها غير صالحة ولم يتيسر للربان الحصول على سفينة اخرى

غير صالحة للملاحة ولم يتيسر للربان الحصول على سفينة اخرى لشحن البضائع عليها ونقلها الى جهتها المقصودة خلال ستة أشهر إبتداء من أخطار المؤمن له للمؤمن بذلك.

(جـ) إذا بيعت البضائع اثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادي أو فقدت أو هلكت كليا أو اصبتها أو اصابتها تلف يعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الأقل وفي هذه الأحوال إذا كان التأمين مقصورا على ضمان الأضرار الناشئة عن أخطار معينة فلا يكون الترك مقبولا الا إذا كان الضرر ناشئا عن احد الأخطار.

٢- واذا كان التأمين يشمل أخطار الحرب جاز للمؤمن له استعمال حقه ف يترك البضائع في حالة اسر السفينة أو الحجز عليها أو ايقافها بأمر من السلطات العامة إذا لم توضع البضائع تحت تصرف المؤمن له خلال أربعة أشهر من تاريخ قيامه بأخطار المؤمن بوقوع الحادث.

المادة ٣٨٧

١- إذا اجرى التأمين بوثيقة إشتراك وجب أن تشتمل على الشروط التي تلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الأعلى للمبلغ الذي يتعهد بدفعه عن كل شحنه وأقساط التأمين. اما البضائع المؤمن عليها والرحلات والسفن وغير ذلك من البيانات فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حده. ويلتزم المؤمن له في وثيقة الإشتراك بأخطار المؤمن بالشحنات الأتي ذكرها مما يلتزم المؤمن بقبول التأمين عليها.

(أ) جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له أو تنفيذا لعقود شراء وبيع تلزمه بإجراء التأمين عن وقت تعرضها للأخطار المؤمن منها. بشرط أن يقدم المؤمن له أخطار عنها في الميعاد المنصوص عليه في العقد.

(ب) جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد الى المؤمن له إجراء التأمين عليها بشرط أن تكون له مصلحة فى الشحنة بوصفه وكيلا بالعمولة

أو امينا على البضائع أو غير ذلك. ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الا من وقت أخطار المؤمن بها. ولا تطبق وثيقة الإشتراك إذا كان دور المؤمن له قاصرا على تنفيذ الأمر الصادر اليه من الغير بإجراء التأمين.

المادة ٣٨٨

إذا تعمد المؤمن له مخالفة للإلتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمؤمن أن يطلب إلغاء العقد وان يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع مخالفة وان يستوفي على سبيل التعويض أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها.

المادة ٣٨٩

على المؤمن له أخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف والا افترض انه تسلمها سليمة.

الفصل الثالث
التأمين من المسؤولية

المادة ٣٩٠

في حالة التأمين لضمان المسؤولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور في وثيقة التأمين الا إذا وجه الغير الذي اصابه مطالبة ودية قضائية الى المؤمن له.

المادة ٣٩١

إذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسؤولية التزم لك مؤمن عن كل حادث على حدة في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث.

المادة ٣٩٢

يجوز لمن يتولى انشاء السفينة أو إصلاحها أو يعقد تأمينا لضمان مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق السفينة أو الغير وتسري على هذا التـأمين أحكـام البحري إذا اتفق على ذلك.


المحتويات

الموضوع	رقم الصفحة
مقدمة	٥
الفصل الأول : عقد التأمين البحرى	
الفرع الأول: تعريف العقد وخصائصه الجوهرية	١٨
الفرع الثانى : أطراف العقد	٢٨
المبحث الأول: المؤمن	٢٩
المبحث الثانى : المستأمن	٣٥
الفرع الثالث : إثبات العقد – وثيقة التأمين	٤٥
المبحث الأول : بيانات وثيقة التأمين	٤٨
المبحث الثانى : حجية الوثيقة فى الإثبات	٥١
المبحث الثالث : تفسير وثيقة التأمين	٥٢
المبحث الرابع : انتقال وثيقة التأمين	٥٤
الفصل الثانى : الأموال المؤمن عليها	
الفرع الأول : تحديد الأموال التى يجوز التأمين عليها	٥٩
المبحث الأول : التأمين على السفينة	٦١
المبحث الثانى : التأمين على البضائع	٦٤
١- التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة	٦٤
٢- الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك	٦٦
المبحث الثالث : إعادة التأمين	٧٤
المبحث الرابع : التأمين من المسؤولية	٧٩
المبحث الخامس : أنواع مختلفة من التأمين البحرى	٨١

الموضوع	رقم الصفحة

الموضوع	رقم الصفحة



رقم الإيـداع : 2011/14585
الترقيم الدولى: 978/977/327/923/1

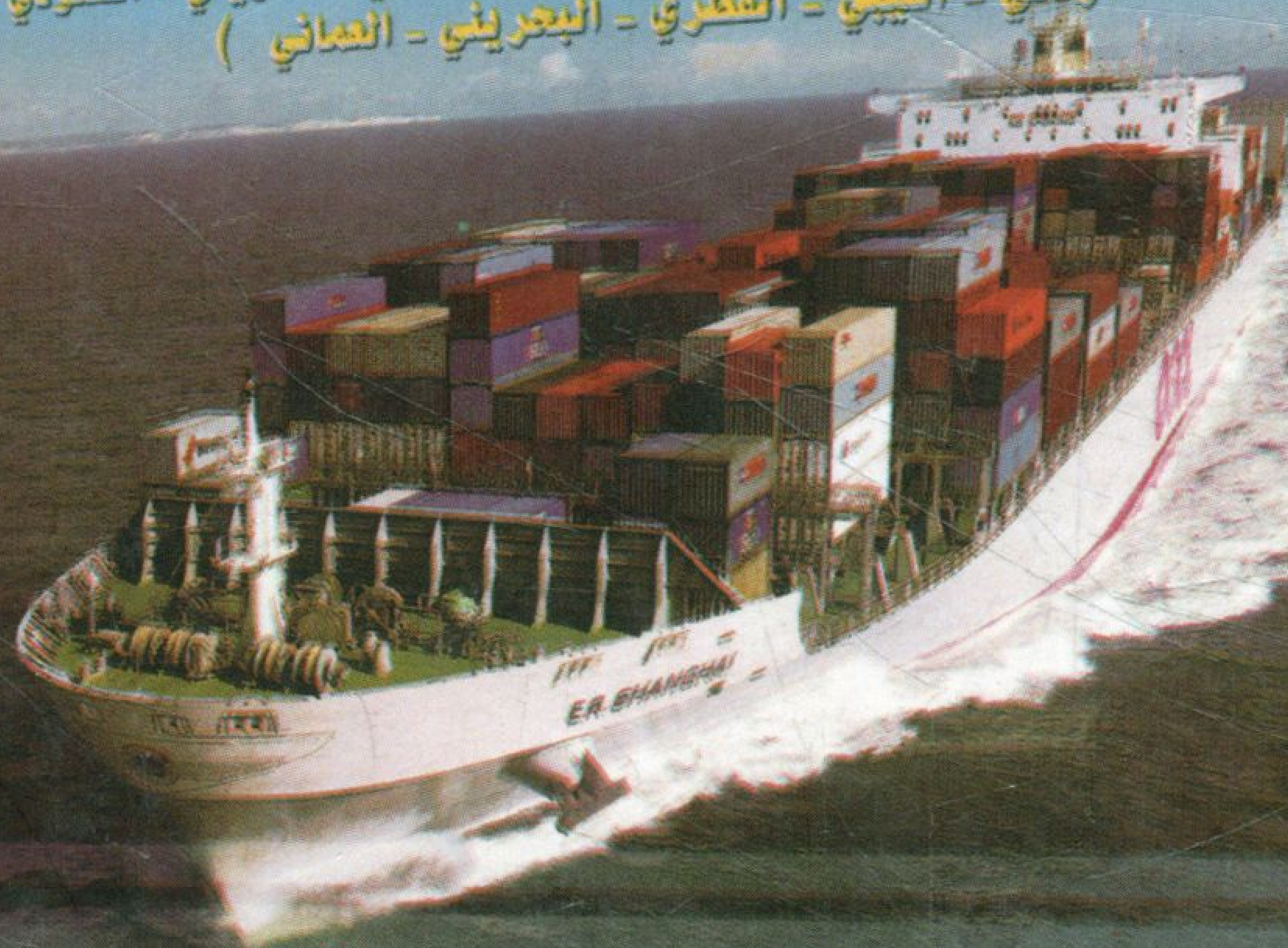
مـع تحـيات

مكتبة الوفاء القانونيـة

تليفون : 0103738822- الإسكندرية

التأمين البحري

(في القوانين : المصري - الفرنسي - الإنجليزي - اللبناني - الكويتي - السعودي
الأردني - الليبي - القطري - البحريني - العماني)



الأستاذ الدكتور
مصطفى كمال طه
أستاذ القانون التجاري والبحري
بحقوق الإسكندرية وبيروت العربية
عميد كلية الحقوق بجامعتي
الإسكندرية وبيروت العربية سابقاً

الأستاذ
وائل أنور بندق
ماجستير في القانون
عضو الجمعية المصرية للقانون الدولي
عضو الجمعية المصرية للاقتصاد
السياسي والإحصاء والتشريع



التأمين البحري أ.د مصطفى كمال طه أ. وائل أنور بندق







الناشر
مكتبة الوفاء القانونية
٣٧٣٨٨٢٢ ٠١٠ ٠٠٢
تليفاكس
٠٠٢٠٣/٥٤٠٤٤٨٠
الإسكندرية

